

G A R E S

E T T R A I N S

M A R C R I B O U D J A C Q U E S R E D A



Marc Riboud,
est né à Lyon le 24 juin 1923.
Depuis 1953, il photographie et
voyage... en train, mais aussi à pied
et en avion.

Il a publié des reportages et les li-
vres :

Femmes Japonaises

Les Trois Bannières de la Chine

Le Bon Usage du monde

Ghana

Bangkok

Face of North-Vietnam

Chine. Instantanés de voyages.

Déjà paru

dans la même collection :

Passages et Galeries

Photos : Robert Doisneau

Texte : Bernard Delvaille

Fontaines et Bassins

Photos : Janine Niepce

Texte : Hubert Juin

Jardins et Squares

Photos : Edouard Boubat

Texte : Bernard Noël

Marchés et Foires

Photos : Sabine Weiss

Texte : Clément Lépidis

Paris la Nuit

Photos : Michel Saloff

Texte : Jean-François Vilar



Digitized by the Internet Archive
in 2024

https://archive.org/details/isbn_286664011

La loi du 11 mars 1957 n'autorisant, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, d'une part, que les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective, et d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite (alinéa 1^{er} de l'article 40). Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles 428 et suivants du Code Pénal.

Tous droits de reproduction, d'adaptation et de traduction réservés pour tous pays.

© 1983, by ACE Editions, Paris
ISBN : 2.86664.011.X
ISSN : 0291.3089

*Je rêve d'écrire un « plan de Paris » pour
personnes de tout repos, c'est-à-dire pour
des promeneurs qui ont du temps à perdre et
qui aiment Paris.*

Léon-Paul Fargue, *Le Piéton de Paris*,
éditions Gallimard.



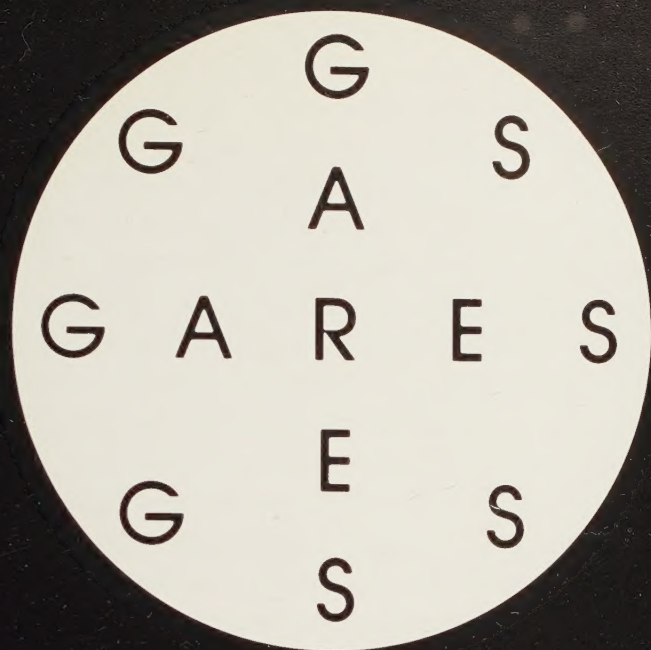
Quelle aubaine que Léon-Paul Fargue ait publié son livre dès 1932 ! Je reprends son propos — intact — cinquante ans après, dans une collection d'albums photographiques intitulée également « *Le Piéton de Paris* ».

Je crois, en effet, que les conditions sont à nouveau réunies pour que, guidés par l'envie ou la nécessité, vous abandonniez les itinéraires tracés par l'habitude ou recommandés par les agences de tourisme. Envie d'échapper un moment à la programmation de plus en plus sournoise de notre temps et de notre espace : nécessité, puisqu'aussi bien l'époque ne permet plus — ou plus rarement — l'évasion lointaine, de déambuler dans l'histoire, l'architecture, la poésie, l'atmosphère quotidiennes d'un quartier, d'une ville, d'une métropole.

« *Le Piéton de Paris* » est une collection d'albums où texte et photographie invitent le promeneur à découvrir certains « lieux » de Paris dont il soupçonne seulement l'existence. A chaque fois, et chacun selon sa sensibilité, un écrivain et un photographe vous racontent leurs promenades au gré des *Passages et Galeries*, *Fontaines et Bassins*, *Jardins et Squares*, *Marché et Foires*, *Gares*, *Le Piéton de Paris la Nuit*.

J'aimerais qu'alors, le livre reposé, vous ayez envie de les suivre et de devenir vous-même un *Piéton de Paris*. Pour vous aider, vous pourrez glisser dans votre poche le « Guide » placé à la fin de chaque album. Il vous suggère des itinéraires de promenades, vous conte quelques anecdotes, vous propose des haltes dans des boutiques — un salon de thé ou une galerie, un artisan ou un marchand d'objets insolites, un restaurant ou un hôtel — toutes installées sur votre passage.

Enfin, que vous soyez parisien, provincial ou étranger, je souhaite que cette collection vous révèle le charme infini de Paris.



PHOTOGRAPHIES DE MARC RIBOUD

TEXTE DE JACQUES REDA



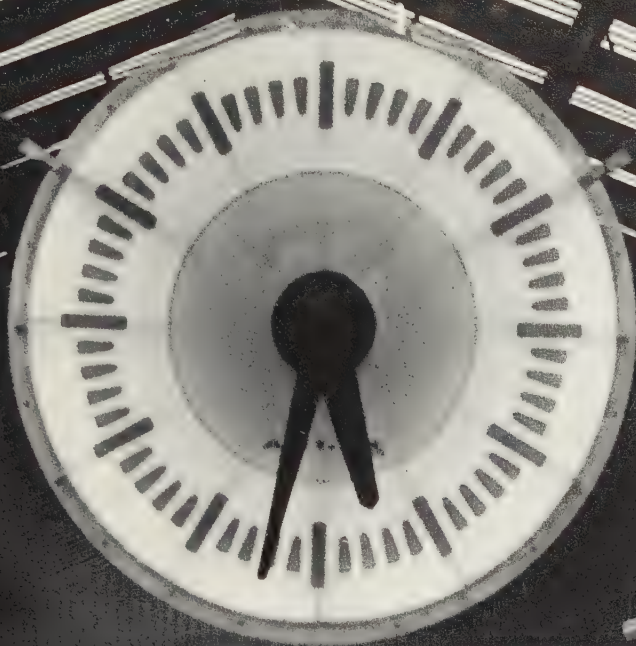
A.C.E EDITIONS

Complément tardif de la roue (comme si l'on avait inventé le violon longtemps après l'archet), le rail connaît de nos jours un regain inespéré de fortune. Considérablement plus ancienne que lui, peut-être même antérieure à l'homme qu'elle a aidé à se formuler dans l'obstination de ses traces, la route a pourtant manqué de peu rétablir sa primauté. Dès avant 1900 (et ne parlons pas de l'aéroplane), le lyrisme de l'automobile tend à supplanter celui du chemin de fer, essentiellement religieux, pour imposer un ton de romantisme individualiste héroïque, désormais fixé en névroses et dans le bitume bordé de paille des circuits de compétition. Mais la voiture apparaît comme un épiphénomène dans la vraie poésie de la route, qui surgit du pas du marcheur. Entraînant une complète dégénérescence de ses premières vertus (les héros remplacés par des meutes d'abrutis homicides), sa prolifération la condamne à n'être plus parmi d'autres qu'un prosaïque et de moins en moins commode moyen de transport. Et c'est là que le rail prend sa revanche, n'ayant dès l'origine visé que ce but. Le train reste en effet ce qu'il fut d'emblée, c'est-à-dire religieux et collectif : mythologique. Enveloppé de vapeur puis de longues étincelles blêmes, il sort droit de l'imagination de l'espèce et de ses plus archaïques souvenirs : éclairs, volcans, dragons crachant des flammes. Évidemment il se transforme toujours. Des petits wagons en baldaquin du chemin de fer de Saint-Germain-en-Laye, pareils à une terrasse de salon de thé qu'on déménage, rien ne subsiste dans ces foudroyants reptiles vermillon qu'on voit se déclencher sans arrêt vers les campagnes de l'Yonne et la vallée du Rhône, bientôt partout. Ils gardent en plein soleil une allure souterraine, où se dénoncent les effets lointains d'une mutation qu'on avait pu croire circonscrite dans le gypse de Paris. Ils montrent au contraire que l'univers ferroviaire se prépare à devenir une géante extension du métro. Fulgence Bienvenüe est le précurseur d'une civilisation où – toutes conquêtes achevées à la surface d'un monde clos sur lui-même – l'aventure du chemin de fer s'intériorise et relaie à sa façon une nouvelle vue relativiste des choses, en particulier du voyage sans point de départ ni terminus. Certes les gens continuent de se rendre d'un endroit à un autre. Mais on sent là un retard sur la progression du réseau, dont les centres multipliés font éclater les notions de centre et d'axe au profit de la *correspondance*, simple nœud dans les mailles du filet que tricote l'ubiquitaire circulation. Car il ne s'agit plus seulement de soulager ou contourner, par la périphérie ou le sous-sol, les métropoles hypertrophiées, mais de relier tous les émiettements que leur explosion produit, et d'accélérer ainsi ce processus qui semble irrésistible. Dès lors le centre perd peu à peu de son sens en même temps que sa fonction. Il n'y a rien de plus simple aujourd'hui pour un habitant de Bures-sur-Yvette, que d'aller presque directement à New York en évitant Paris. Bien que les différences, et peut-être les rivalités administratives ou techniques qui les opposent, évoquent

une survivance des anciennes Compagnies, SNCF, RER et Métro poursuivent un dessein identique. Dans leurs plans qui se recourent et s'entre-provoquent à un raffinement de connexions, on discerne l'exigence d'un monde en voie de se soustraire à toute organisation hiérarchique en pyramide, pour obéir à la seule et constante injonction de circuler. A la fois souple et inflexible, telle une onde d'acier, le rail offre à l'entreprise de transistorisation universelle un support idéal, et concourant à la décadence de l'idée de voyage devant les normes d'une société fermée de circuits. Un jour, dans la globale conurbation de la planète métamorphosée en bouquet de bouquets de banlieues, il n'y aura plus vraiment de départs, plus vraiment d'arrivées (et bien sûr plus de banlieues non plus) : on sera comme le petit signal lumineux que se renvoient les jeux de raquettes électroniques, et qui s'obstine à s'agiter même quand l'appareil ne sert pas.

Encore actives sur l'insensible mais rapide chambardement, les gares se dressent comme les témoins d'une époque à demi révolue. Plus rien de singulier ne les décèle dans leurs environs immédiats, où – avec des halètements de geyser et des pulsations de cymbales que l'horreur d'une mélasse musicale tranquillissante tend à remplacer désormais – elles ont cessé de répandre cette charpie de nuages immaculés crevant en neiges de suie qui, durant plus d'un siècle, ont imprégné, capitoné la pierre des épais contreforts et, au-dessus, le long des boulevards bordés de grilles, les façades des immeubles debout comme un noir tribunal. L'odeur encore s'en est allée, ce goût d'eau trop bouillie épicée d'âcre charbon. Du même coup les gares ont perdu beaucoup de leur pouvoir initiatique. Même au grand jour étincelant tristement sur les verrières fumeuses, quelque chose de l'obscurité d'une épreuve régnait depuis l'étroit guichet jusqu'au claquement sourd des portières, au sifflet portant à son comble une impatience ou une angoisse qu'il délivrait aussi. L'entrée en gare pouvait être également solennelle et grosse d'inquiétudes. Alors ce temple de courants d'air devenait l'ultime répit avant le gouffre de la ville, le médiateur labyrinthique entre deux états de l'âme précaire au bout d'un long parcours. Dans un sens ou dans l'autre, il fallait passer en tout cas par un rituel dont l'architecture condensait le mystère avec ses escaliers et ses piliers, ses recoins et ses halls immenses, son piranésisme disloquant pour la frileuse humanité qui, partout où elle peut, installe ces postes de secours d'urgence que font les stands de tabacs et de journaux, les misérables buvettes, voire les tourniquets des horaires offrant le refuge d'une pure spéculation. Mais on séjourne en principe assez peu dans les gares, coincé entre l'espace toujours vaguement anxieux de l'avance qui se résorbe vite, et le verdict sans appel à quoi un retard expose toujours. Ce sont des espèces de Bourses, où les titres de la valeur temps, dont la cote s'affiche sur un panneau, ne sont pas forcément négociables.

Aussi éloignée de la demeure que de la correspondance qui s'annule dans sa fonction, la grande gare constitue un passage métaphysique. En général on ne s'en doute pas et surtout on ne lui donne pas ce nom, ce qui ne rend que plus effective sa force. Il est téméraire de croire qu'on la quitte comme on y est entré, ou de prétendre sur certaines apparences qu'on y réside. C'est à peine si l'on remarque ses authentiques ressortissants, puisqu'ils ont fini par devenir, comme elle, pleins de pénombre, de trop vastes couloirs et de volées de marches que les ruées de la foule laissent déserts – et ils se taisent ou parlent tout seuls tandis que les autres partent, arrivent, s'appellent sous les voûtes translucides qui ne retiennent aucun mot.



B/

BANLI

GRANDE BANLIEUE

SORTIE

METRO AUTOBUS TAXIS

todépa

CREDIT LYONNAIS

METRO AUTOBUS TAXIS

TAXIS



C'est la première dans l'ordre que la SNCF adopte, afin de tourner ensuite – et tout de même assez bizarrement – dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre. C'est aussi la première dans mon souvenir. Je vivais dans une petite ville marquée par la guerre précédente (la Grande, celle de Verdun), et j'apprenais à lire dans de gros albums dont les premières images montraient, sur l'esplanade de cette gare, une foule immense de dames amplement enchaîmentées et de messieurs moustachus qu'on voyait plus loin se pencher hilares à des portières, au-dessus de l'inscription A BERLIN. A l'intérieur même de l'édifice, une large composition du peintre américain Albert Herter, déposée au moment de l'occupation allemande (et visible à présent au Musée d'Art Moderne), évoquait ces scènes patriotiques du grand départ. La multitude qu'on pouvait croire assemblée pour une fête – c'en était une, du reste, dans une fièvre d'enthousiasme qui fit long feu – contrastait avec la paisible harmonie de cette façade, dont on aperçoit en hiver dès le Châtelet le petit fronton triangulaire, sommant la perspective furieuse des boulevards de Sébastopol et de Strasbourg. La vaste demi-rosace d'une verrière allège encore ce fronton que surmonte une effigie monumentale de la capitale de l'Alsace. Il s'inscrit en retrait de deux bâtiments d'aile, heureux de taille et de proportions, ménageant ainsi une terrasse assez profonde, supportée par une colonnade à fins chapiteaux, et dont la balustrade en son milieu sertit l'horloge dans un groupe allégorique assez gracieux, représentant l'indissoluble union sentimentale du Rhin et de la Seine. Mais la configuration du quartier empêche de prendre une vue de l'ensemble qui, parachevé seulement en 1931, répète symétriquement à droite la partie la plus ancienne, à cette différence près que c'est une statue de Verdun, à tout jamais casquée, qui domine la rue du Faubourg-Saint-Martin. Il suffirait donc d'abolir deux petits pâtés d'immeubles pour dégager en son entier cette façade de près de deux cents mètres de longueur, directement alors en regard de l'hétéroclite mais charmante église Saint-Laurent, où Saint Vincent de Paul aimait s'attarder en prières.

Animée par les restes de l'ancien couvent des Récollets, fondé sous Henri IV et devenu l'hôpital militaire Villemin, la rencontre serait curieuse, et mettrait en valeur une gare aux réels mérites architecturaux. Quelque chose d'attique ou de néo-classique la distingue et, si l'aménagement interne n'a rien de très chaleureux, si le modèle primitif du hangar survit dans la face exposée aux voies, elle présente du côté ville (d'où on pourrait la prendre pour une sorte de théâtre lyrique) un équilibre qui fait d'elle le Versailles des gares de Paris. Et ainsi juste avant les terribles ponts de la rue de l'Aqueduc et de la rue La Fayette, où se masse le plus obscur d'un long cauchemar industriel, relie-t-elle une délicatesse française aux monumentalismes d'empire que Versailles a inspirés. Au-delà de Noisy-le-Sec, Meaux ou Crécy-en-Brie, la Gare de l'Est désigne en effet un orient et un septentrion touchés par les rayons du Roi

Soleil. On songe à Schönbrunn, à Potsdam quand on roule encore modestement le long de la Marne, dont la vallée progressivement se transforme en large plaine crayeuse où tranche le vert noir des

sapins. La cadence rythmique des boggies entretenant cette exaltation, le grelot des stations qu'on brûle, aux environs de Vitry-le-François, préfigure " les sonnaillles de ce troupeau galeux " que Cendrars écoutait dans les haltes de la Sibérie, et les teintes d'un couchant d'été sur la Woèvre émeuvent comme " la Bulgarie pleine de roses ", traversée par l'Orient-Express de Barnabooth.

Plusieurs fois, pour me rendre à Metz, j'ai dû prendre le train de Varsovie. Et même, une nuit d'hiver et de neige, je manquai cet ultime recours. Que faire ? Je projetai à demi sérieusement de me loger non peut-être au fameux Hôtel du Nord, dont le nom et la façade au moins subsistent, mais tout près des berges, des écluses, des passerelles de cette Amsterdam parisienne où flottent encore les intonations d'Arletty et le faciès aztèque de Jovet. Au coin de la rue des Récollets j'eus une dernière vision de la gare, telle un palais pétersbourgeois encore hanté d'une pâle lueur. Pêle-mêle se levaient des images de Raspoutine, de Trotsky, de la Nastenka des *Nuits blanches* : " Mon chemin passait par le quai du canal, où à cette heure on ne rencontre plus âme qui vive... " Et, à l'endroit précis où le canal Saint-Martin oblique vers le nord-est, j'atteignis bientôt le quai de Valmy. Entre la neige intacte et tout un verre pilé d'étoiles, l'eau plate et sombre y affleurait, semblait même exhausser sa courbe, comme un sabre tatar sur la nappe d'un banquet déserté.

LA GARE DE L'EST



Paris-Est



Combien de fois voulant me rendre de la Gare de l'Est à la Gare du Nord, à vol d'oiseau si proches l'une de l'autre, je me suis perdu ? Et de même évidemment en sens inverse. Cette contrariété a une source dans la topographie : au carrefour Chabrol-Magenta, comme là où la rue de Dunkerque vous lâche devant la bifurcation Aqueduc-Lafayette, elle vous expose à dériver vers l'extérieur, ou à vous enfermer au contraire dans un petit dédale, dont la rue des Deux Gares n'est pas le leurre le moins bien trouvé. A cette quête anxieuse, le Marché Saint-Quentin offre une agréable diversion. On l'a remis en état et ses verrières neuves renvoient un ciel intégralement nickelé. L'intérieur a été repeint en deux tons qui contrastent – vert-bleu roquefort très sombre et rose saumon – et qui pourtant s'harmonisent joyeux comme une petite polyphonie de trompettes dans une tapisserie à lévriers et à hennins. Les colonnettes qui soutiennent la charpente y gagnent en sveltesse, alternant ces couleurs, ou les associant en spirales comme des lances de tournoi. Elles ont une juste correspondance avec les odeurs de fromage et de poisson qui s'affrontent. Ne nous attardons pas. Surtout si l'on doit y prendre un train, il n'y a rien de plus déconcertant que cette disparition de la gare. Comme si le lieu du départ assumant son rôle jusqu'au bout, il s'était transporté lui-même sans vous attendre ni laisser de traces. Or l'étrange hypothèse d'une gare qui a pris le train, c'est effectivement l'aventure que la Gare du Nord a connue vers le milieu du dernier siècle, bien sûr pas d'un seul coup : pierre à pierre elle s'en est allée, à Lille où on la reconstruisit, tandis que celle que nous admirons s'édifiait à sa place, vers 1863.

Avec la Gare de Lyon, la Gare du Nord est celle qui répond le mieux à l'idée que l'on se fait plus ou moins consciemment d'une gare de tête de ligne. S'il lui reprenait une fantaisie de voyage et qu'elle changeât là-bas de fonction, on l'identifierait toujours comme gare ou ancienne gare (sinon comme Gare du Nord), aussi bien dans les glaces du pôle que dans la jungle du Yucatan. C'est une question de physionomie, d'ailleurs fort délicate dans un domaine où le ferroviaire ne se définit que par des écarts, parce qu'il s'est longtemps conformé à des modèles d'architecture antérieurs à son apparition. A travers quoi la spécificité de la gare s'affirme par cent traits accessoires, dont le caractère d'une gare à l'autre est plus ou moins frappant. Je songe aux pubs de Londres, qu'on atteint aisément de la Gare du Nord via Boulogne et New haven. On rencontre là des types humains d'un hallucinant disparate, qui réalisent pourtant de façon indubitable un type anglais. Cependant quelques-uns seulement resteront typiques, une fois séparés de leur milieu. C'est tout ce que je voulais dire. Acquisie une telle notion, on peut – avec prudence – réintroduire

celles de classique et de baroque afin de distinguer Nord de Lyon. Au moins par sa façade qui tient 160 mètres le long de la rue de Dunkerque, la première ressuscite la Grèce dans un esprit germanique immédiatement pré-nietzschéen. Elle présente tout un luxe de statues en robe et couronnées, qui sont les cités de son réseau, chacune avec une sorte de bouclier de Pallas portant ses armes. Si on les compte on en découvre vingt-trois. Paris règne tout naturellement au faite, ayant sur sa droite à l'étage inférieur Bruxelles et Varsovie, puis (encore plus bas, là où le fonton s'arrête) Amsterdam et Francfort. A sa gauche symétriquement se succèdent Londres, Vienne, Berlin et Cologne, l'ensemble formant un petit congrès européen régi par des préséances subtiles, mais que l'histoire politique explique et qui ne froissent pas les sentiments. Les quatorze autres statues symbolisent des villes françaises, de droite à gauche – toujours par rapport à Paris – Boulogne, Compiègne, Douai et Dunkerque, deux à deux sur chacun des deux bâtiments latéraux, et au centre (flanquant l'horloge et la date d'achèvement : 1864) Saint-Quentin, Cambrai, Calais et Valenciennes. Enfin, au-dessous de ce dernier groupe : Beauvais, Lille, Amiens, Rouen, Arras et Laon. Les principes qui ont présidé à cette distribution restent impénétrables. Ils ont – s'ils l'ont été – cessé d'être arbitraires, pour figurer l'union de l'harmonie et du hasard. Mais derrière cette façade assez majestueuse, et qui parvient à le sublimer, le monde ferroviaire vous saisit dans ce qu'il a de plus âpre. Et là encore la Gare du Nord s'élève à l'archétype. Toujours quelque chose de battant, de venteux, de mal balayé rend hagarde la première galerie, puis la salle des distributeurs où, en échange d'une maigre monnaie de mérites, les appelés des dimanches à La Courneuve obtiennent leur brevet aller-retour d'élus. Quant aux halls qui donnent sur les voies, l'espace y demeure en permanence comme encombré. Une boiserie à demi club, à demi sacristie, occupe le mur du fond, tâchant d'introduire là une note d'ordre ou d'intimité dont l'intention même est absente des nouveaux quais, desservis en sous-sol par un système glacial d'escaliers mécaniques. On y passe du vieil univers du voyage à celui de la moderne circulation, presque abstraite, et qui s'effectue en silence alors que là-haut, sous les verrières, continuent à retentir la brûlante expec-toration cadencée des hauts monstres d'acier à hautes roues et longues bielles huileuses, les cris des porteurs en blouse à plaque de cuivre et les adieux. Pareils aux vagues infatigables des mers où elle conduit, ce sont tous ces remous abolis qui encombrent encore la Gare du Nord et l'assombrissent. Peut-être parce qu'on l'a séparée elle-même de ses premiers souvenirs, en permanence le vent de la séparation y souffle. De La Chapelle, le métro aérien donne une vue terrible du départ et de sa chirurgie, avec cette noire trousse grand ouverte où, comme des lames, les rails brillent la nuit sous la lueur spectrale du Sacré-Cœur, sous les dernières éclaboussures de la longue charcuterie pornographique qui bée aux environs de Barbès. La Goutte d'Or au-dessus est obscure.



Paris-Nord



LA GARE MONTPARNASSE

Je ne garde qu'une image imprécise de l'ancienne gare, dont une locomotive emballée avait crevé la façade en 1895, avant de se suspendre à la verticale au-dessus de la place de Rennes. Il ne m'en reste que l'illusion d'une certaine couleur, ou plutôt d'une nuance d'enduit jaunâtre qu'on voit encore à Saint-Jean-Baptiste de Grenelle et à Notre-Dame de Bercy. C'était un bâtiment de proportions plutôt modestes, avec un ton de manufacture dans un faubourg, en accord en tout cas avec la perspective découragée de la rue de Rennes, dont les transformations récentes ont fait valoir toutes les ressources en stupeur. Comme en souvenir de cette locomotive, on a donc érigé plus loin cette tour qui ressemble à un gigantesque wagon. La gare nouvelle est juste derrière, après un vague effort de monticules à résineux qui végètent à peu près à l'endroit où, sur l'avenue du Maine, passait le premier pont très bas, très large, avec ses énormes noirs piliers. C'était de toute évidence une des antichambres du Tartare, dont les ouvrages qui demeurent — sur la rue de Gergovie et sur la rue de Vouillé — ne donnent plus aujourd'hui qu'une représentation affaiblie. Cependant l'appareil ferroviaire de Montparnasse, en tant que zone de possible fascination, tient encore entre ces deux limites. Au-delà vers le nord c'est le commerce, autrement dit, en gros, l'obsession moderne de la fringue triomphant jusqu'à Saint-Germain-des-Prés, mais compensée à la transversale par le boulevard qui, d'un côté, plonge sur la plaine à Te Deum des Invalides, et se perd de l'autre dans une fulmination de poussière où baguenaude l'ombre de Modigliani. Beaucoup plus près il y a le cimetière, et la triste rue de la Gaîté, avec ses façades de décors de mélodrame en plâtre qui s'effrite. Ce sont des provinces parisiennes. Mais les environs immédiats des gares définissent une sorte d'exterritorialité, avec des caractères communs qui sont un désarroi de l'espace, une modification de l'air, et des qualités spécifiques. Or il semble bien que les urbanistes de Montparnasse aient rêvé de les éliminer. Dans l'ensemble colossal la gare figure comme en annexe. Enfouie dans les seconds plans sous un amoncellement de falaises à usages divers, elle connaît le sort de ces stations de métro qui s'ouvrent furtivement comme sous un porche d'immeuble (Vaneau, Volontaires, Pernéty), trahissant le mépris de l'architecte pour l'acte à présent sans gloire de prendre le train, et pour la gare comme temple dédié aux puissances du voyage. Il faut être « fonctionnel ». Toutefois s'il se produit parfois des déplacements de lyrisme, on ne vient jamais vraiment à bout de celui qu'on a déchu. Comme la rue du Départ et la rue de l'Arrivée, qu'on prend l'une pour l'autre sans arrêt, il s'obstine à filer ici en savates, la tête basse et dans un imperméable douteux, sous ces esplanades, ces terrasses et cette paroi vertigineuse qui l'écrasent dans le caniveau. A la gare elle-même, il a fini très vite par imposer les teintes de sa disgrâce : la saleté vigoureuse et comme constitutive de la gare traditionnelle (vouée à la fonte, au fer, au charbon) cède, à l'intérieur de ces halls imités de la banque et du supermarché, devant une insensible mais profonde

pénétration du malpropre. Quelque chose dans la lumière et dans le volume de la salle des pas-perdus appelle constamment le balayage, avec le sourd dessein de le rendre inopérant. Faute de recoins où se protège un ésotérisme de la honte et de la crasse, l'une et l'autre se volatilisent et restent en suspension partout. Voici quatre clochards enfantins et cyniques près des guichets, et manifestement cet espace les déconcerte, qui n'est ni assez vaste ni assez compliqué pour qu'ils s'y fondent ou s'y creusent une niche. Ils ont l'air de poissons dans un bocal dont l'eau ne serait pas assez souvent renouvelée. Et puis voici surtout, à l'une des quatre ou cinq tables entourant une buvette, cette dame décidément archétype qui a commandé un sandwich, un verre de lait, et qui aimerait mieux maintenant s'enfoncer dans le bitume noirâtre, que d'accomplir ainsi en public les gestes qu'elle ressent comme indécents de la nutrition. Il n'y a pourtant pas foule, mais justement, et elle doit avoir l'impression d'être sur une estrade, visible depuis les profondeurs du service des Bagages qui, avec ses chariots de forteresse et ses vélos pendus à des crochets, représente la seule zone de pénombre sinon de mystère au bord de ces quais abrupts. Alignés sans la moindre correction de perspective, de sorte qu'ils apparaissent un peu tordus, les immeubles à l'aplomb de part et d'autre ouvrent un énorme bassin de radoub, où c'est le beau navire du départ lui-même qui tombe en ruine, face au couchant illuminant aussi la rade de Brest. Mais sans dépasser Ouest-Ceinture, et en remontant à pied par la rue Vercingétorix, on découvre un aspect complètement différent de Montparnasse.

C'est en fait la vision d'un autre monde qui vous cloue au croisement de la rue d'Alésia. Un étroit jardin à tas de sable, à pistes pour les boulistes, sort des gravats en contrebas des rails, avec leur appareillage aérien de câbles et de caténaires à l'encre sur le ciel cru. Cette bonne volonté municipale s'est longtemps heurtée à une résistance passive de terrains vagues, coupés d'une longue allée pavée à portail gardant deux files de cabanons d'artistes plus ou moins brocanteurs. C'est comme un vieux chaland fleuri croulant dans un port qui se dessèche. Au-delà, contre un des derniers murs, quelques gitans ont disposé leur mobilier près de leur tente trop étroite : on voit un grand placard, une table de bridge, un fauteuil à bascule, un très beau réfrigérateur. Des clôtures en planches de sapin toutes neuves s'implantent, se déplacent ; on sait bien que tout cela ne durera pas. Sur le côté encore bâti de la rue, commence – avec la pauvre et douce rue de l'Ouest comme axe – un pâté comparable à ceux qu'on a aplatis là et qui ne méritent sans doute pas de larmes. Mais cette macération d'humanité et de plâtre, où l'émotion a la mélancolie envahissante du buddléia, on a beau dire, ce qui s'y cramponne tient aussi à une vibration de nos fibres pour le terrier. Or là-dessus l'abstraction de Montparnasse éclate comme un ultra-son futuriste, et on le perçoit. Il se matérialise dans le sifflant bleu saphir du soir comme la

substance même du silence qui l'a produit, un état transcendant du minéral et du métallique, surgis des remous des bétonnières et des torrents de trains de laminage. La question d'une beauté de la chose est secondaire, même celle de son utilité. Cette masse du nouveau Montparnasse n'est en effet ni belle ni utile, et sa nouveauté ne s'impose pas non plus. C'est plutôt une très vieille rêverie de bande dessinée des années 30 qui a pris forme, une idée qu'on se faisait alors d'un éternel moderne avenir, et dont la réalisation se révèle à beaucoup d'égards prodigieuse. Car l'architecture s'est soudain projetée hors du temps et hors du papier, situant dans le présent incontestable une chimère transitoire et même déjà désuète du futur.

Sous ce bloc d'une extra-planétaire blancheur, une mince flamme rouge s'élève le soir dans la tour sombre aux reflets d'élytre, comme dans une grande veilleuse où revivent des soleils disparus. Le pouls de l'instant bat sous le glissement silencieux des motrices.



De toutes parts Austerlitz est assaillie par un espace où des zones d'intense magnétisme l'empêchent de se fixer. Des travaux qui n'en finissent plus expriment ce trouble, et semblent ne rien pouvoir changer à une disposition originelle reflétant le même désarroi. Ainsi le véritable motif d'une distinction entre les cours du Départ et de l'Arrivée, qu'on ne trouve aussi nette et comme éclatante nulle part, découle-t-il d'une fatalité qui sépare Austerlitz d'elle-même. Rassemblés dirait-on au hasard et en hâte comme ces bagages qu'enregistrent anxieusement des files de sévères et doux portugais, les bâtiments vous communiquent irrésistiblement ce malaise : tout paraît un peu étroit ou mal proportionné, installé dans du provisoire qui se perpétue. L'intenable vous accueille dans le hall qui permet d'accéder aux voies des grandes lignes et d'acheter son billet. Même les piles de journaux des stands n'y restent pas bien en place, et c'est moins le réel courant d'air qu'une sorte de vent abstrait produit par une contrariété d'angles et de volumes qui les bouscule, répand dans l'atmosphère un ton dérisoire et poignant de roman-photo. Les enfants en particulier y sont sensibles, et plus que partout ailleurs se montrent désemparés et assommants les jours de départ en vacances. Austerlitz fait alors songer aux gares du temps de la guerre, quand les trains étaient rares et ne voulaient jamais démarrer. Le Buffet qui prend dans une aile n'offre qu'un asile piteux. Maintes fois j'y ai assisté à ces interminables congrès de pieds de chaises ou, sous le sifflement du percolateur, au dialogue d'un rond de vin rouge et d'un rond de café rehaussant le formica méditatif d'une table. C'est un Buffet d'exode, du lent renoncement à tout espoir, une livide guinguette accrochée entre le temps qui se détraque et les horaires superflus de l'éternité.

On admire que cette gare en dérangement continu fonctionne, et à la perfection. Un métro aérien la traverse. C'est la ligne n° 5 qui, venant de l'Eglise de Pantin, dessert également la Gare du Nord et la Gare de l'Est. Au quai de la Râpée, encore tout récemment, on voyait de lourdes rames en service depuis soixante-dix ans s'extraire en gémissant du tunnel dans une courbe ascendante très forte, rendant l'exploit animal et sportif accompli par ce matériel hors d'âge plus que fascinant. L'émotion ressentie n'était pas exempte d'effroi ni de l'appréhension un peu excitante d'une catastrophe. On contourne juste à cet endroit la maison de l'Institut Médico-Légal, c'est-à-dire la Morgue, d'aspect tout anodin. Ensuite, à petite vitesse, et comme avec une ostensible bonne volonté, les petits wagons franchissent la Seine, ils ont l'air de jouets, pour s'arrêter à la station suivante, incluse telle quelle – ferraille, fonte, bancs, affiches, quais, piliers, escaliers – dans un hall de la gare qu'on ne peut pas alors ne pas se représenter pris à son tour dans un hangar encore plus vaste, et puis à l'infini. Au-delà s'étend l'hôpital de la Salpêtrière, que tous les guides recommandent de visiter. L'œuvre de Le Vau et l'église à la fois austère et virtuose de

Libéral Bruant valent en effet une brève admission touristique. On y peut contempler aussi les « petites maisons », où autrefois on hébergeait au bout d'une chaîne les fous, comme dans des niches. Mais voici le constat brutal : Austerlitz est flanquée d'un côté par cette redoutable gare de triage (dont l'étendue et la contenance s'augmentent de celles de la Pitié), et de l'autre, comme on l'a remarqué en touchant le fleuve, par un macabre terminus. Elle se situe en outre au bas d'une côte, sans arrêt ravinée par le torrent de gaz et de roulements à billes du boulevard de l'Hôpital, dont le flot légèrement en amont absorbe celui du boulevard Saint-Marcel.

S'il n'y avait eu que ces données éprouvantes, sans doute Austerlitz aurait-elle fini par succomber. Mais on l'a vue résister même à Orsay qui fut son double, ou peut-être son rêve d'une solennelle, durable sérénité. Cependant ce ne sont pas seulement des contrastes pénibles qui se partagent et diminuent son âme. Sa position fait d'elle aussi une gare déjà livrée à la distraction du voyage, avec cet évasement du fleuve et du ciel vers le pont National, et cet estuaire de rails que la gare des marchandises ouvre à hauteur du pont de Tolbiac. Préfigurant les palaces de la côte basque, mais hautainement rébarbatifs, les Grands Moulins y magnifient cette région frontalière où, près de la gare un peu montagnarde de Masséna, la rue Watt rêve comme un trimard sous sa casquette, surnois sinon vraiment dangereux, tandis que plus loin tout un terroir à demi imaginaire surgit de la toponymie du XIII^e : rue du Dessous-des-Berges, rue du Château-des-Rentiers, rue des Terres-au-Curé.

Souvent j'ai débarqué à Austerlitz sous le soleil de l'aurore, et passé la place Valhubert vers l'une ou l'autre sorte de dépaysement que réservent dans le voisinage les murs frais de la Mosquée et, à deux pas, les parterres fleuris d'où surgit ce combiné féerique d'une autre gare et d'un palais Jules Verne qu'est le Muséum. Des fourrés du Jardin des Plantes, s'élèvent à cette heure des grognements qu'on identifie mal. Emus par la jeune lumière, dinosaures et diplodocus en frémissent de toute leur carcasse artificielle sur les parquets ployés ; des ailes lourdes et d'un velours à donner la chair de poule en palpitent dans l'exubérance des serres et, près des auvents où se rassembleront les retraités passionnés de jeu de dames, d'où l'on pouvait apercevoir jadis les plongeurs de l'éléphant de mer, la coupe du séquoia plus de deux fois millénaire vibre comme un gong. L'air vif est saturé d'une salubre odeur de crottin. Entre les feuillages et les grilles, le long du quai, pointe le museau d'une antilope ou d'une licorne. Bientôt, comme un autre animal fabuleux, avec sa flèche dentelée, la cathédrale va lever ses deux hautes têtes dans l'étonnement doré du jour.



Paris-Austerlitz



La rue du Rocher, la rue d'Amsterdam, la rue de Rome rendent sensible par leur pente, au-dessus de Saint-Lazare, l'épaulement d'une colline dans laquelle il a fallu trancher. Les vingt-sept voies de la gare se déploient au bout de ce demi-tunnel dont les flancs soutiennent noirs d'un côté la chaussée de la rue de Rome, et de l'autre (parfois planté d'iris) une galerie d'arrière-cours d'immeubles où s'élèvent quelques arbres, devant des compositions de tuyaux et de fenêtres de cuisine pavoisées de linge qui sèche. Par les matins d'hiver, certaines de ces vitres qui s'allument atteignent comme une brûlure le corps amèremment engourdi des banlieusards en route depuis une heure ou davantage, et que même les embardées des derniers aiguillages berçaient. Tout de suite après c'est la ruée conjuguant la férocité de l'émeute et la démence de la panique, d'autant plus qu'aux deux moments critiques de la journée ce sont deux flots de sens inverses qui s'affrontent et tendent à se refouler. Cependant non sans heurts les courants contraires creusent leur lit fugitif, divers torrents plus ou moins parallèles s'entre-canalisent ou se confondent en fleuve vers les issues, tandis que surgis latéralement, certains en rompent d'autres comme des digues, créant une chaîne de remous où tourbillonnent mille reflets anonymes de la fureur et de l'anxiété. Entre ces deux grandes crises d'apoplexie, Saint-Lazare connaît des instants de calme proches de l'hébétude, et – sauf les aiguilles de ses horloges – jamais rien ne varie sur l'ample et pesant développement administratif de sa façade, en partie offusquée par la masse de l'Hôtel Terminus. Une raideur officielle républicaine-bourgeoise, très 1886, y prend le pas autoritairement sur la fonction ferroviaire, génératrice ailleurs d'effets de style mieux appropriés. En réalité ce bâtiment a l'allure d'une grosse mairie, de préfecture du réseau auquel il préside et qui, au temps des Compagnies privées, fut en effet celui de l'Etat. Un peu au-dessus, avec ses seuls noms de rue en fait de garantie d'exotisme, le quartier dit de l'Europe ajoute une morosité d'ambassade à l'atmosphère des environs. Juste avant une aménité encore populaire des Batignolles, dont le square balance en été sa cascade de verdure sur la rivière à truites des rails ; en-deçà de la place Clichy et de sa cavalcade érotique d'affiches et de nippes violentes vers Pigalle ou Saint-Ouen, Paris trace un de ces quadrilatères où, avec la substance d'un de ses aspects historiques et immobiliers, se concentre une sorte d'Idée de la ville. On ne s'étonne pas que Mallarmé ait longtemps allumé, non loin de cette zone, les lampes du salon enfumé de ses mardis. A deux pas du Conservatoire et d'une austère population de luthiers, la librairie *La Flûte de Pan* y introduit une note faunesque opportune et discrète, à quoi font écho à l'opposé des voies les bacchanales du "petit" Lycée Condorcet. Les grandes classes de cet établissement se situent plus bas entre la rue Caumartin et la rue du Havre, et c'est une autre initiation. De l'enfance qui s'accommode d'une poésie sévère, par la rue d'Amsterdam on passait et l'on passe sans doute encore aux fastes frelatés de l'adolescence, s'exaltant dans un tourbillon

qui brasse les vitrines et les femmes de la rue de Provence, les doctrines des philosophes et le romantisme des pas-perdus. Je ne sais si la fameuse salle de la gare demeure dans tous les sens, y compris le plus élevé, péripatéticienne, mais on l'arpente toujours beaucoup.

C'est le cœur de cette vaste construction rigide, la rive identique et changeante où viennent battre d'heure en heure des dérivations nonchalantes ou rieuses du grand flot. On va d'un bout à l'autre et on recommence, et il n'y a rien, rien d'autre que l'extase de cette rotation entre les piliers colonisés par la réclame, et les machines prétendues automatiques qui ont remplacé les guichets. Elles renouvellent, sans qu'on s'en lasse, de petits attroupements de vieilles dames un peu congestionnées par les Galeries Lafayette ou le Printemps, et que les lubies de cet automatisme désemparent. Donc il n'y a rien mais il y a de tout, avec un échelonnement dans le temps où se stabilise un programme qui fait apparaître également des vieux messieurs, des terreurs suburbaines d'un mètre soixante entre la "banane" rock et les talons de leurs "santiagos" ; sûrement de moins en moins de ces potaches que le "walkman" et la moto crétinisent ; l'éternelle dactylo. Il convient de dire alors que le cœur de Saint-Lazare possède un pôle, aimantant les rencontres auprès du Monument aux Morts, qui n'est guère qu'une grande plaque de marbre dont les mots, au cours de terribles quarts d'heure d'attente, se sont gravés dans la mémoire de mille histoires d'amour. Elles n'en font d'ailleurs qu'une dans les premières étapes, pour l'observateur attendri.

On connaît cette jeune fille qui joint à la douceur des émotions un imperturbable sens pratique. Elle s'est arrangée pour être libre bien avant ce rendez-vous de midi. Rue de la Chaussée d'Antin elle voulait revoir ce petit chemisier, puis déposer chez l'opticien les lunettes de sa mère. Elle n'a pas évité au retour le crochet du Passage du Havre, débordant de jouets de camelote ou luxueux (ces bateaux et locomotives miniature qui peuvent même souffler de la vapeur), et elle a longtemps hésité devant des tourniquets de cravates, pour choisir en définitive, comme toujours, celle qui ne plaira pas trop. Encore une demi-heure. Autrefois le cinéma de la Galerie des Marchands offrait des petites tranches commodées d'anesthésie à ceux que la durée d'une façon ou d'une autre poignait. On y voyait toutes espèces de brefs documentaires (le Niagara, les Châteaux de la Loire, la pêche au hareng), des dessins animés d'un brio brutal hallucinant, des actualités peuplées de chapeaux de ministres, quelquefois Charlot ou Buster Keaton avec un petit bouquet. Cependant la réputation douteuse de cette salle rebutait le public féminin. Restait alors, et qui subsiste, cette pâtisserie embaumant les courants d'air sous un sombre escalier. Il est probable que la jeune fille s'y munira d'une gaufre craquante et chaude, et qu'elle ira la déguster à l'écart, du côté de la consigne, par réflexe possessif où entre un élément de pudeur. Il serait

indélicat de poursuivre, et superflu. A un moment ou l'autre, comme celle-ci ou une autre, n'importe qui, on est venu parmi beaucoup d'autres se planter solitaire devant le Monument aux Morts et, avec cet air de rien qui ne trompe personne, attendre que telle ou tel autre apparaisse dans la foule, annulant ou portant à son comble peut-être ce désarroi ; ou à la longue tout simplement attendre, comme on s'imbibe du ruissellement de la vie et sans autre but. Et c'est là qu'on a pris conscience d'appartenir à une province sentimentale, qui est le "Saint-Laz" insaisissable et familier contenu entre les murs anonymes de cette gare, entre la ville aride et les coteaux que le printemps couvre d'un nuage de pêcheurs.



Des guichets du Louvre à l'Etoile, le cœur historique et géographique de Paris profère vers le nord-ouest une longue phrase qui m'a toujours paru se dérouler comme un ample verset de Saint-John Perse. En effet ce poète a inventé une manière d'épopée soustraite aux contingences de lieu et d'événement, ne gardant que quelques signes communs à toutes les civilisations qui naissent, s'épanouissent et passent : esplanades et palais, comme autant de jalons immobiles où continue à se célébrer le mouvement migrateur et conquérant de l'espèce, dans le sens même qu'indique le soleil. Or à travers les jardins des Tuileries, la place de la Concorde, l'ensemble que constituent le Grand Palais, le Petit Palais et le Pont Alexandre III, enfin le long des Champs-Élysées, on entre dans un espace paisible et pur que le ciel domine tantôt de ses monuments de nuages, tantôt de son horlogerie nocturne où les constellations font insensiblement tourner de leurs rouages le cadran de l'éternité. On comprend que cet espace est ici le principal édifice de la ville, auprès duquel s'effacent les infimes différences de siècle et de style qui distinguent les autres entre eux. Rien n'appartient moins à une histoire quelconque que, de part et d'autre du pont offert à Paris par un Tsar, le face à face des Invalides de Louis XIV et des deux Palais 1900. A l'angle du plus vaste, le bond des quadriges en bronze de Récipon rend manifeste ce saut hors de toute durée, tandis que la Seine elle-même récite sans bruit son interminable élégie d'eau délétère mais aux célestes reflets.

L'intrusion du chemin de fer fit ici tout naturellement l'effet d'un blasphème. Elle apparaissait nécessaire pourtant à la commodité des parisiens et de leurs visiteurs. D'abord simples embarcadères – des planches noires de suie qui branlaient – les gares s'étaient construites près de la périphérie. La ville s'étendant peu à peu, elles n'en restaient pas moins quelquefois trop éloignées de ses centres les plus actifs, et – dès 1895 – la Compagnie d'Orléans avait repoussé le terminus de la ligne de Sceaux d'environ quinze cents mètres vers le nord, de Denfert à Luxembourg. Une opération comparable fut donc envisagée pour la gare d'Austerlitz, et le choix se porta sur un point de la rive gauche du fleuve où, depuis plus de vingt-cinq ans, en regard des Tuileries, bâillaient les ruines de l'ancienne Cour des Comptes, incendiée en 1871. Les travaux ne commencèrent qu'en 1898, après une violente polémique dont ce passage d'un article de *La Construction Moderne* ("Gare aux gares", 29 août 1896) situe à peu près le ton : *Le fait sérieux, c'est que les Compagnies de chemin de fer ont jeté leur dévolu sur la rive gauche de la Seine, qu'elles comptent s'emparer de ce vaste terrain où s'élevaient jadis des palais ; qu'elles le bouleverseront de fond en comble ; qu'elles veulent une large, très large communication d'une rive à l'autre, parce que leurs projets ne se limitent même pas à la rive gauche ; que nous verrons bientôt disparaître un des beaux paysages de la ville ; que sous peu nous le verrons occupé par une collection de gares à voyageurs, à marchandises, bâtiments de*

messageries, lampisteries, ateliers, dépôts de machines au milieu desquels circuleront à grande vitesse les camions, les charrettes, les haquets, les tramways, les omnibus de famille et autres appendices de ces sortes d'établissements.

Néanmoins l'autorisation administrative finit par être accordée, et la maquette de l'architecte Victor Laloux acheva de calmer les esprits. On s'extasia même quelque peu sur sa conception qui rendait les voies souterraines, et alliait le modernisme des charpentes métalliques à un revêtement respectant les traditions :

Le morceau caractéristique de l'édifice est constitué par le hall de départ, qui est précédé sur le quai d'un porche à grandes arcades encadré par deux hauts pavillons et qui est suivi à l'intérieur du grand hall de 40 mètres jeté au-dessus des voies jusqu'au bâtiment de la rue de Lille. Le vestibule et le hall ne forment qu'un seul vaisseau à deux nefs inégales que le voyageur découvre en entier dès son entrée dans la gare. Toutes les parties nues en façade sont bâties en pierre de taille de la Charente et du Poitou.

Un grand hôtel de 315 chambres complétait cet ensemble, et devait rester jusqu'en 1973, avec son restaurant célèbre, un des hauts lieux de la nostalgie belle-époque à Paris.

Ainsi, comme le notait un journaliste anonyme, désormais, dans un périmètre de 200 à 250 kilomètres, le voyageur pouvait partir de chez lui après 8 heures du matin, arriver à Paris à midi, en repartir à 7 heures du soir et rentrer avant 10 heures et demi, ayant pris ses deux repas dans le train et pouvant par conséquent consacrer intégralement à ses affaires plus de sept heures fructueuses.

C'était en même temps pour le parisien de 1900 l'amorce d'une ligne métropolitaine et, pour le banlieusard d'aujourd'hui, c'est un arc indispensable des boucles ferroviaires qui englobent toute la région sud de la capitale. En fait, l'extension du métro proprement dit allait ôter beaucoup de son importance à la gare d'Orsay en tant que terminus des grandes lignes, et ce trafic fut interrompu juste au moment de la dernière guerre, le 2 septembre 1939.

Il reste cependant agréable, à certaines heures, d'avancer de station en station ainsi le long de la Seine qu'on entrevoit parfois par les jours du tunnel, et de descendre tour à tour à Saint Michel, aux Invalides, au pont Mirabeau où survivent le souvenir d'Apollinaire et, non loin, quelques plants de vigne entretenus par des employés du port. Enfin, peut-être, à la halte déjà exotique du Boulevard Victor, si différente (avec son cube de béton saharien), du côté bouddhique ou shintô en zinc et céramiques de Javel, où des occupants souriants de l'Hôtel Nikko tout proche s'entre-photo-graphient. D'un peu plus haut, par-dessus l'île artificielle dite Allée des Cygnes, un superbe pont de fer fait visible une bifurcation qui permettait de rejoindre la ligne d'Auteuil, en passant rue Raynouard sous une étrange gare-passerelle-véranda-cabinet

dentaire. Actuellement en cours, le rétablissement de cette liaison ouvrira vers le nord et l'ouest de nouvelles et très excitantes perspectives combinatoires.

On peut aussi, bien entendu, descendre à Quai d'Orsay. L'abandon de la colossale superstructure n'a pas empêché le trafic souterrain de se poursuivre, sous le sigle frappé blanc sur bleu roi du RER. On émerge entre des pancartes qui s'excusent, comme font de nos jours la plupart des chantiers. Le peu de compte qu'on tient du public, dans le lancement des grandes entreprises, lui a rendu familières ces politesses dont on l'accable en retour. Mais personne ne s'arrête : vers six heures du soir on dirait qu'une alerte vient de sonner : surgis en silence de l'ombre des Tuileries, des milliers de pieds suburbains impriment un mouvement pendulaire à la balançoire qui franchit l'eau, pour rejoindre au plus vite leurs pantoufles à Ris-Orangis ou Chaville. En ce printemps de 1983, l'ancienne gare offre cependant un spectacle qui vaut de rater son train. D'une façon ou d'une autre on réussit à se faufiler sous l'immense carcasse. L'éclairage zénithal de sa verrière s'y diffuse comme le son d'un orgue aux jeux de bourdons bloqués, à travers une fugue de fugues de poutres et poutrelles dont ce volume vide du hall est l'étonnante et stable résolution. Y évoluent, minuscules, des bulldozers énormes et des personnages qui ont l'air casqué de boutons d'or. On distingue, dans cette nef légère et profonde comme un nuage (un cumulus), des restes de sa splendeur ornementale. Sur un pan de mur, subsiste un paysage de mer et de montagnes, difficilement localisable dans l'empire du P.O., si l'on s'en tient à l'énumération qui s'étire en haut de la façade, sous trois majestueuses dames de pierre qui sont Nantes, Toulouse et Bordeaux. On lit en outre Agen, Albi, Rodez, Tulle, Poitiers, Limoges, Orléans, Bourges, Angers, Vannes, Lorient, Quimper, Aurillac, Blois, Tours, en ajoutant donc mentalement Saint-Jean-de-Luz et Bayonne.

L'activité à l'intérieur apparaît peu fébrile : elle se donne un délai d'achèvement raisonnable en 1986. On mettrait plus de hâte à détruire. En effet ces gravats et poussières de démolition sont l'indice d'une métamorphose qui a failli rester dans l'œuf. On s'est battu pour empêcher que la Gare d'Orsay ne disparaisse, comme on avait lutté pour qu'elle n'existât pas. Condamnée en 1962, sauvée en 1977, dans l'intervalle elle a servi de salle des ventes, de théâtre, et l'on y a même tourné un film tiré du *Procès* de Kafka. Elle va enfin devenir le Musée du XIX^e siècle, et rien n'est plus heureux que cette destinée : un musée est aussi, pour les œuvres, un terminus, et – pour l'imaginaire – un point de correspondances et de nouveaux départs silencieux.

Ainsi une logique supérieure a voulu que rien ne changeât dans l'espace qui s'étend jusqu'à l'Etoile, et dont la gare d'Orsay commande l'accès rive gauche à l'est. Le temps y demeurera suspendu dans sa vibration essentielle, comme les plus fugitives nuances du ciel dans les toiles de Monet et de Pissarro.



Avec son beffroi dressé comme une vigie sur la piste du vieux P.L.M., et qui paraît faire signe aux basiliques de Fourvière et de Notre-Dame de la Garde, la gare de Lyon, qui n'en est pas la plus âgée, pourrait bien être la plus belle de Paris. Il faut au moins reconnaître qu'elle est depuis 1900 certainement la plus gare, gare-gare comme il y a des femmes-femmes, d'après les connaisseurs. Et on l'adore ainsi un peu extravagante en haut de son imposant parvis, désormais tout-à-fait anachronique entre les cubes en pur caramel qui la flanquent, comme une vedette vieillissante mais toujours sans rivale enfouie sous les envois de son confiseur. Faut-il choir dans la nostalgie ? Pas trop. Car ce qui a précédé n'a pas ébloui nos mémoires et, entre l'avenue Daumesnil et la rue de Chalon, ce qui reste de l'ancien quartier n'appelle que l'anathème sociologique, ou des effets d'un romantisme Pépé-le-Moko qui n'a plus de chantre ni de clientèle. On ne sait trop ce qui s'y passe, d'ailleurs (qui doit être simplement, en beaucoup plus sinistre, comme partout : des gens s'efforçant de vivre), parce que c'est un monde clos, et qui n'exhibe qu'avec hostilité les oripeaux du pittoresque : gandouras et boubous dont les teintes quelquefois suaves n'ont pas de rapport avec les têtes qui s'en échappent, et dont les regards vous fusillent moins qu'ils ne vous effacent complètement. C'est un petit Harlem dans le Douzième, quelque chose comme le fond du dernier sac d'un grand transbahutage où la gare a joué dans les deux sens son rôle de sas et d'entonnoir, quand elle faisait communiquer la métropole, via Marseille et Toulon, avec le Levant, avec l'Afrique du *rengagez-vous* des affiches de la Légion, de la Coloniale, de la belle Marine à pompons.

Encore en service au commencement de ce siècle, quand le Président Émile Loubet inaugurerait le Buffet splendide qu'on appelle aujourd'hui " Le Train Bleu ", des vaisseaux à éperons et sabords demeurent au mouillage dans leur rade, elle-même follement suspendue sur le passage qui fait communiquer les deux salles où, aux murs tout comme aux plafonds, l'élément liquide prévaut sous ses formes fluviale, maritime ou lacustre. Voici la Saône et le Rhône, et l'Isère à Grenoble, et la Seine devant l'Institut ; voici les eaux immobiles du Bourget, d'Annecy, d'Aiguebelette ; voici Antibes, Saint-Honorat, Monaco, Villefranche et, donc, Toulon. Sous une scène aérienne de vendanges en Bourgogne, et tandis que se débouchent les vins, on peut dîner en contemplant le panorama qui s'étend derrière deux algéroises, ou celui que domine un grand pin parasol cambré comme une élégante à guêpière sous son chapeau. C'est dans la salle dite dorée. Dans l'autre, d'un moindre éclat mais d'une égale prodigalité décorative, si l'on déjeûne en tête-à-tête avec le mur du fond, on verra la Femme-femme 1900 s'incarner dans le théâtre d'Orange sans cesser d'être mythique : Réjane, Sarah Bernhardt. Elles s'ouvrent loin de la rue de Chalon ces lumineuses fenêtres où, entre des cadres surabondant de chichis volumineux et d'amours, ce sont les paysages d'une douceur de

vivre à jamais maintenant inaccessibles qui se penchent en souriant sur le contenu discret de votre assiette et le montant exubérant de l'addition. Les noms des artistes qui les ont peintes sont pour la plupart oubliés. Mais oserait-on manger son andouillette, si le P.L.M. avait commandé à Cézanne une Montagne Sainte-Victoire, un Pont-Neuf à Bonnard et une vue de Saint-Rémy ou d'Arles à Van Gogh ? Comme les anonymes qui nous ont laissé tant de panneaux aux devantures des boulangeries, Rosa, Checa, Saïn, Alègre, Billotte, Flameng, Paul Buffet, Maignan, Gervex, Montenard ou Olive ont, mais avec un savoir ornemental quelquefois virtuose, enveloppé l'univers d'un poudroïement de joli. Rien de la dure exigence artistique ne s'oppose au voyage du regard bercé par ces lignes et couleurs de première classe, comme en wagon, quand le dehors toujours menaçant s'estompe et se sublime confortablement en spectacle.

Olive a également signé les deux tableaux de Venise qui rêvent au bout de la salle des pas-perdus. Cette galerie est cependant plutôt réputée pour sa fresque, sur laquelle on ne déchiffre aucun nom d'auteur, et à laquelle d'ailleurs aucun passant hâtif ou désœuvré ne prend garde, car on lève rarement les yeux de la poussière et de la merde à Paris. Or cette fresque permet d'effectuer, en l'espace de quelques dizaines de mètres, le parcours qui sépare la capitale de Menton, en passant par dix-huit localités d'abord symbolisées par ceux de leurs monuments les plus notoires. Ainsi de Fontainebleau, Auxerre, Vézelay, Semur-en-Auxois, Dijon, Beaune, Autun, Tournus, Cluny et Paray-le-Monial. En tête de ligne, Paris même ne montre guère que son Panthéon planté devant un gros tas de gravier bleu zinc et rose sable, d'où pointe le pouce timide du Sacré-Cœur. C'est une conception de guide touristique ou de timbre-poste démesurément agrandi. Châteaux, basiliques, abbayes et cathédrales au dessin froid et raide, collines et forêts des fonds traités en aplats trop sourds ou trop acides : on sent moins l'art d'un peintre que le talent d'un graphiste adroit. Cette partie du panorama est en effet de facture récente, et tout change miraculeusement avec la plus ancienne, après Paray-le-Monial. Lyon, Avignon, Nîmes, Montpellier, Marseille, Toulon, Nice, Monte-Carlo et Menton ne forment plus alors qu'une seule tendre et vibrante modulation de lumière, où s'harmonisent les décors naturels et les perspectives urbaines d'avant le délire immobilier. Il est dommage qu'on ne puisse grimper sur le toit de la rangée de guichets que la fresque surmonte : je suis sûr qu'on y entretrait ; que par ces rues imaginaires mais vraies comme au théâtre, et qui communiquent entre elles de ville en ville par l'invisible mais fascinant Boulevard de l'Envers-du-Décor, on irait rejoindre enfin, par les lointains légers de montagnes, cette gare où ne nous a conduits encore aucun train. Une chose du reste est remarquable, et c'est précisément l'absence de tout élément ferroviaire dans ce long tableau que l'exploitation de la ligne a inspiré. En plus d'une

délicatesse de la Compagnie, j'aime y trouver confirmation de la nature platonicienne du chemin de fer, qui – sans prétendre nous en délivrer comme fait l'avion – nous unit au contraire aux parois de notre mouvante et magnifique caverne.

Ayant transféré en sous-sol ses voies de banlieue, et réservé certains de ses quais au Train à Grande Vitesse (qui branche en quelque sorte Lyon et Marseille sur le métro Étoile-Nation), la gare de Lyon subit la même métamorphose que ses semblables. Assurée de survivre comme témoin du goût sinon du génie d'une époque, en tant que lieu effectif d'un magnétisme elle est sur le déclin. Et je ne méprise nullement l'annexe modeste qu'elle s'est donnée à hauteur de Bercy. Avant que les membrures de vaisseau du nouveau vélodrome ne l'étouffent, j'ai humé sur son esplanade, mêlé à l'oxygène vineux des Entrepôts, un peu de l'air qu'on doit respirer dans la gare idéale, but secret de tous les départs. Grâce à une navette, on se retrouve en quelques minutes au pied du vieux beffroi carré et de ses quatre horloges, au centre desquelles rayonnent les flammes d'un héraldique soleil. Tandis que le vrai, au bout de la rue de Lyon, porte à l'état gazeux les lingots de verre et d'acier de la Défense, le Génie de la Bastille s'envole avec une étincelle au front.



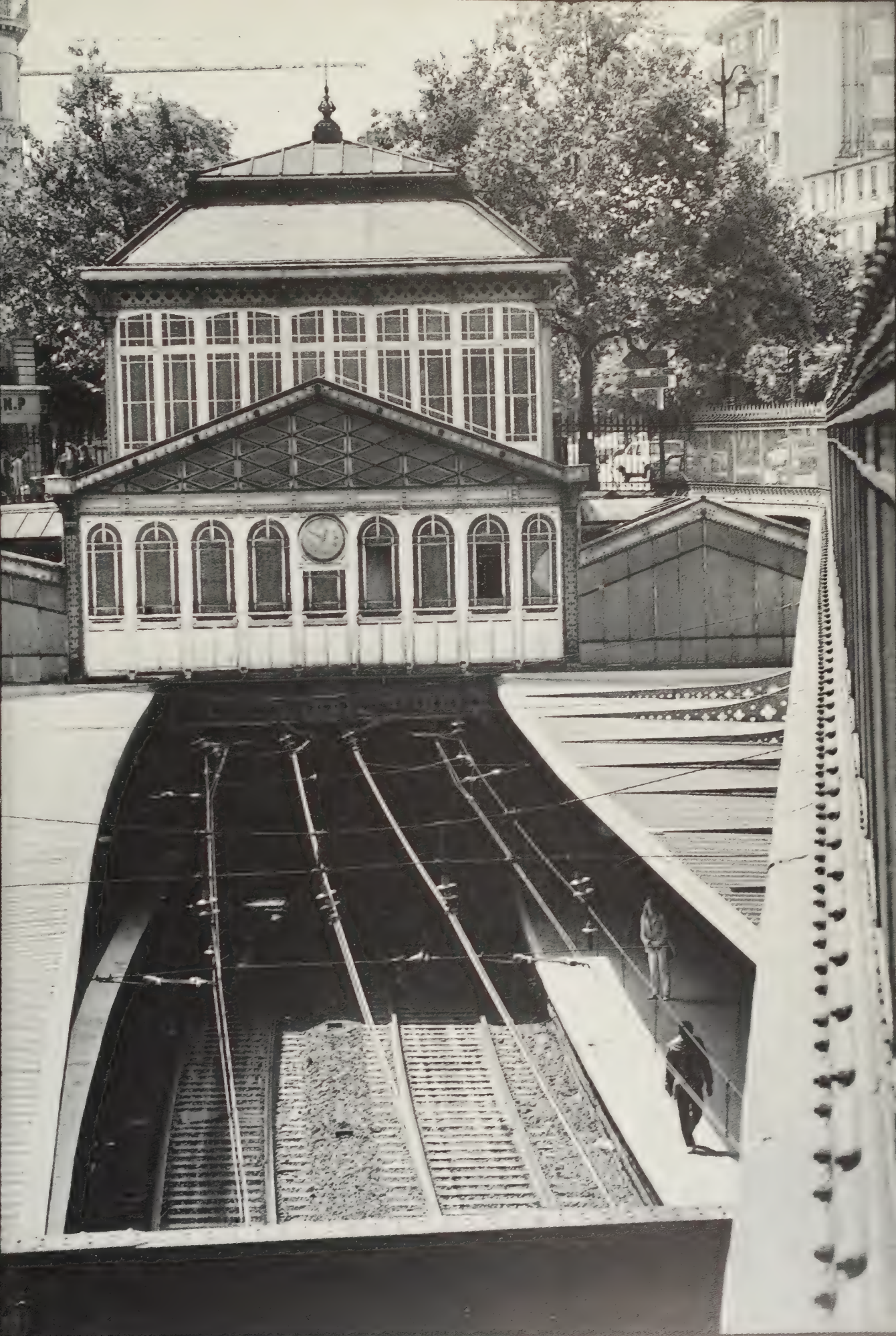
L'un des plus vastes et plus secrets jardins de Paris demeure en permanence visible, voire accessible dans certaines conditions qui ne laissent pas de mettre à l'épreuve les facultés d'observation et de souplesse du promeneur. Car il s'agit de franchir des grilles, en s'exposant à des mécomptes traumatologiques et pénaux. D'une envergure de quelques toises, mais présentant cette bizarrerie d'être établi en creux, le développement des deux pentes de ce parc, assez raides, offre cependant à la végétation une passable étendue de terrain (une bonne vingtaine d'hectares peut-être, autant que le Luxembourg) dont elle profite luxurieusement comme toujours pour s'épanouir en gros bouillonnements d'acacias frais et vertigineux comme des pans suspendus de cataracte. Peu d'oiseaux y palpitent, mais dans le fond se coulent d'étroits félins, d'entières tribus de chats incapables de revenir à l'état vraiment sauvage et qui se clochardisent, n'ayant plus avec la société que le rapport occasionnel et méfiant d'une demi-boîte de sardines tendue par un de leurs congénères humains. Plus qu'un jardin ou un parc c'est donc une petite forêt vierge, présente sur tous nos horizons, puisque si l'on prend d'autres jardins (mais ceux-là publics) comme repères, on l'atteint aussi bien du Ranelagh ou de Montsouris que des Buttes-Chaumont. En plusieurs endroits elle s'éclipse, et cet humus nourrit dans les tunnels Dieu sait quels champignons. Ainsi au-dessus du Père-Lachaise, où – à la fourche de la rue Sorbier et de la rue de la Bidassoa – la futaie tropicale d'un square tout en pointe décèle sa présence souterraine. D'est en ouest elle nous cerne, du nord au sud. Mais en plus de son silence, de son ombre éblouie d'ocelles et de ses vertes exhalaisons (à quoi se mêlent souvent les relents d'une crémation complexe interminable : haillons, cartons, plastiques, vieux pneus), ce qui rend cette forêt fascinante, c'est l'exemple qu'elle donne de reconquête accomplie par l'exubérance végétale sur un tracé colonisateur. On éprouve certainement la même sorte d'émotion quand, entre le ciel spongieux et les tentacules de l'Amazone, on découvre – moisissant sur les monstrueuses racines qui le descellent – un Opéra, ou qu'on voit surgir (près de Nancy) ce gros bouquet d'arbres, qui a éclaté dans une usine comme un orchestre. Ici aussi une volonté de soumettre s'est affirmée et se délabre, parfois sur le point de se ressaisir. Il arrive en effet qu'on perçoive, au petit jour, et confondus au bruissement des feuillages, les rumeurs et cliquetis de trains fantômes, suggérant la persistance d'ailleurs réelle d'un mystérieux, intermittent trafic. Quantité de ponts traversent cet épanchement canalisé de verdure, d'autres en compensent au-dessus des rues les solutions de continuité. Parmi tant de bons observatoires, l'un des plus agréables est la passerelle qui réunit les deux pistes du boulevard Péreire, au bout de l'avenue des Chasseurs. Mais c'est

assez domestiqué et, en fait de point de vue, on ne remplacera jamais le dernier vrai sentier de Paris, qui (prolongeant furtif le Chemin du Parc de Charonne) coiffait d'aubépine un talus presque vertical mais gagné méticuleusement à une petite polyculture de fleurs et de radis. Tout en bas, entre deux happements d'ombre, j'ai vu luire une nuit de mai, sous des cascades de lune, les rails de cette Ceinture qui entoure la ville frénétique d'un anneau de sommeil forestier, et qui par divers embranchements la relie aux derniers réseaux de rêve de la planète.

Il faudrait donc n'y pas toucher, laisser croître librement ces arbres dont la ronde murmure, devant toutes les portes de Paris, un ultime rappel du chœur qu'entonnent encore, malgré tant de massacres perpétrés au nom de l'habitat de luxe et de l'automobile, Sains-Germain, Marly, Fausse-Repose, Meudon, Verrières, Sénart, Notre-Dame, Ferrières, Montmorency, relayant à leur tour les profondeurs plus lointaines de Rambouillet, Fontainebleau, Senlis, L'Isle-Adam, Ermenonville, L'Hautil. Au pire, et renonçant à mes projets les plus coûteux (comme la transformation de cette voie en canal où s'organiseraient des joutes et des régates ; où le Musée de la Marine pourrait se réinstaller presque in situ), je me résignerais à la simple remise en service d'un ancêtre et complément naturel du Métro. L'utile et le rentable qui nous gouvernent n'y perdraient pas leur compte, ni même la poésie qui trouve toujours le sien avec les trains. Aux différentes syntaxes ferroviaires dont les rencontres, aux points de correspondance fonctionnant comme des relatifs, autorisent le flâneur mégapolitain à combiner des phrases de plus en plus hardies, le raccordement de la Ceinture ajouterait en richesse et en subtilité. Il n'exigerait dans bien des cas qu'un vigoureux coup de pioche, comme on le constate à Ouest-Ceinture ou au Pont National, respectivement dans la mouvance de Montparnasse et d'Austerlitz. Mais en dépit de projets de détail liés aux dessertes d'une Exposition Universelle, qui stupéfierait le quartier de Javel jusqu'en 1989, il y a tout lieu de craindre qu'en l'état de la ruine, le montant d'autres énormes travaux condamne une telle résurrection. Déjà ça et là recouverte par les Todt de la construction immobilière, cette tranchée fait sûrement son chemin sous le crâne des promoteurs, y béant comme si elle appelait d'elle-même les fondations d'une indiscontinue muraille, du haut de laquelle les ménagères de la Porte Pouchet et de la Porte de Vanves pourront mutuellement se regarder secouer leurs tapis. C'est que tout espace un peu vide et surtout creux déclenche, à notre époque, un réflexe de comblement. Et, derrière l'intention de profit qui n'en épuise pas toutes les causes, on voit se profiler le spectre immémorial de la grande peur. Car plus encore que son aïeul enfoui dans les cavernes, l'homme de l'informatique redoute l'inutilisé. Les Anciens lui avaient accordé son statut et son code, le peuplant de dieux, et peut-être encombrant d'une autre manière un monde de moindre densité humaine, mais où chaque étape s'assortissait de

salamalects, péages, bakchiches aux tyrans locaux des sources et des bois. On subodore d'ailleurs encore leur existence, quand on a la manie de visiter – comme d'autres les églises – les terrains vagues et les chantiers. C'est là qu'en dernier recours se sont réfugiées ces puissances, dans un abrutissement adoucissant leur amertume et leur méchanceté, exaspérées par des siècles de persécutions et puis d'indifférence. Il convient donc d'être prudent quand on pénètre dans une des gares désaffectées de la Ceinture, et si l'on veut s'y attarder (les plus attirantes, comme de juste, étant les plus fermées, telle la redoute patibulaire qui veille, dans le XVIII^e, sur le terre-plein des rues Leibnitz-Belliart). On y croise quelquefois de ces mystiques à l'hilarité fixe, qui n'ont plus qu'un tunnel rempli de décombres au fond des yeux. Mais, quelque sort qu'ils nous réservent, tout devrait inciter à maintenir, en offrande propitiatoire aux dieux rancuniers de l'inutile, la Ceinture qui protège Paris d'un retranchement de songe et de liberté.

P.S. — La première version de ce petit ouvrage a été rédigée entre novembre 1981 et juin 1982. Sa publication ayant été différée par diverses circonstances, j'ai pu le mettre à jour au début de 1983. Quelques mois plus tard, en lisant les épreuves, j'ai pu constater qu'entre-temps, le mouvement de la ville avait corroboré cette remarque fataliste de Raymond Queneau : *Ça a bien changé et ça changera encore*. Il est donc chimérique de vouloir se conformer aux événements. Tel celui qui a finalement aboli l'exotisme de la rue de Chalon au profit d'un parc à voitures, ou ceux qui ne cessent de bouleverser les abords de la rue Vercingétorix. On m'a fait d'autre part observer que l'hôtel, qu'une passerelle vitrée relie à la Gare Saint-Lazare, ne portait plus le beau nom de Terminus : il s'appelle désormais Concorde, et j'en prends acte très volontiers. Mais des souvenirs, et le besoin d'une note en u dans ma phrase, m'ont décidé à conserver cet anachronisme bénin. La plupart des autres bizarreries possibles sont dues à de ces entêtements d'écriture, ou aux effets du temps qui écrit ou rature plus vite que nous.





Paris-Nord



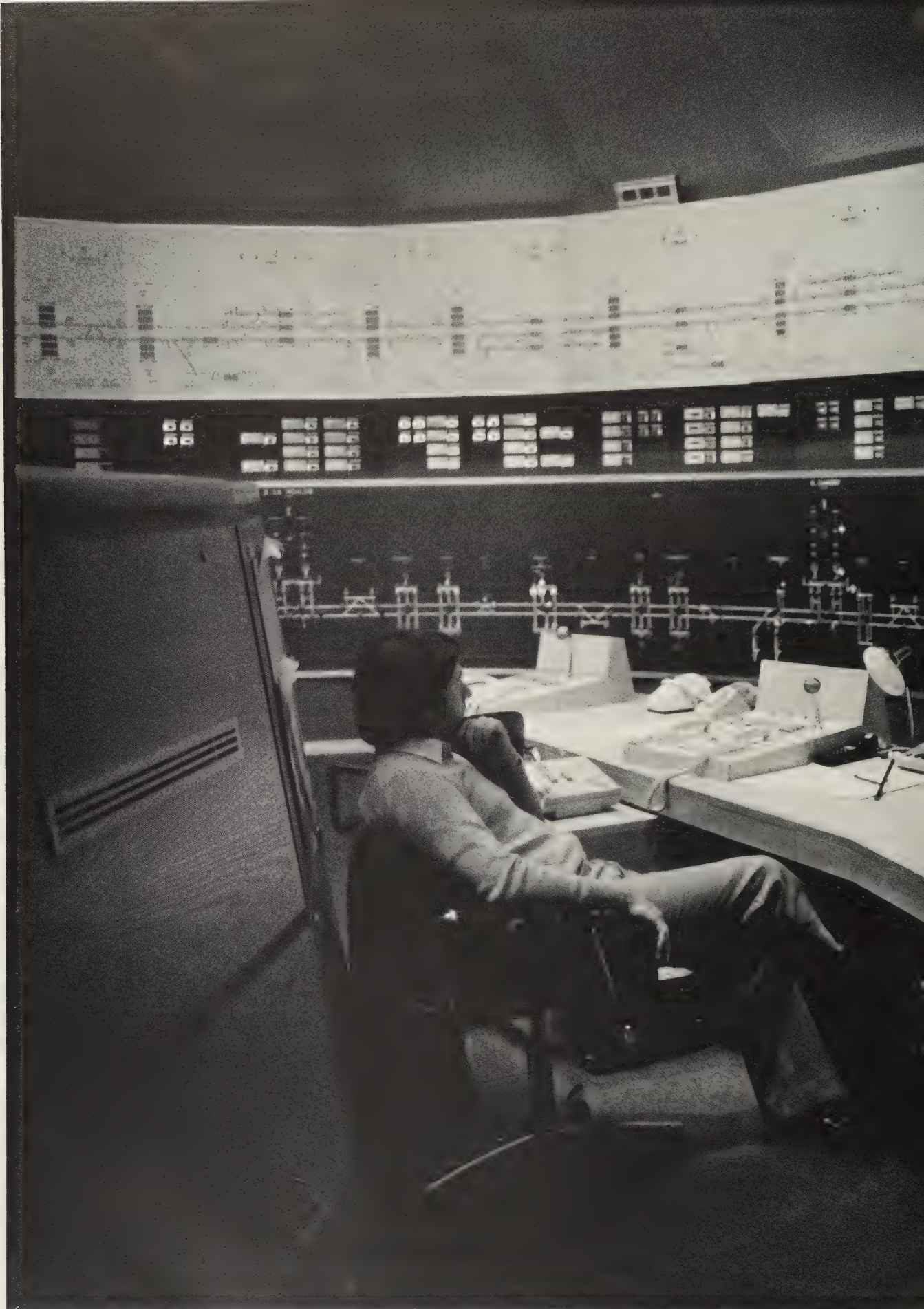




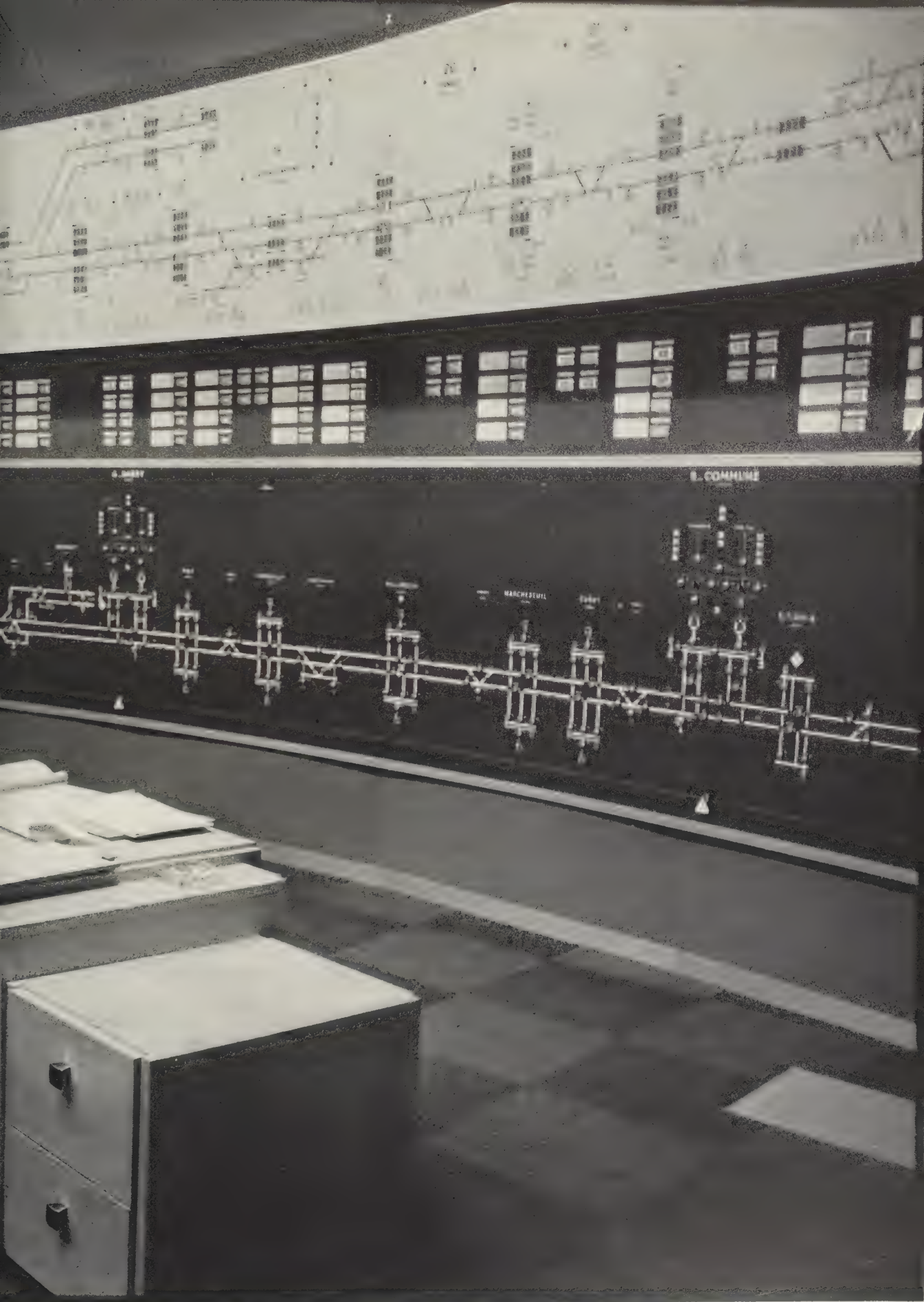


Paris-Austerlitz





Gare de Lyon





Gare de Lyon





Paris-Saint-Lazare





Paris-Austerlitz



is-Saint-Lazare



Paris-Austerlitz









Paris-Lyon





Paris-Est



Paris-Lyon



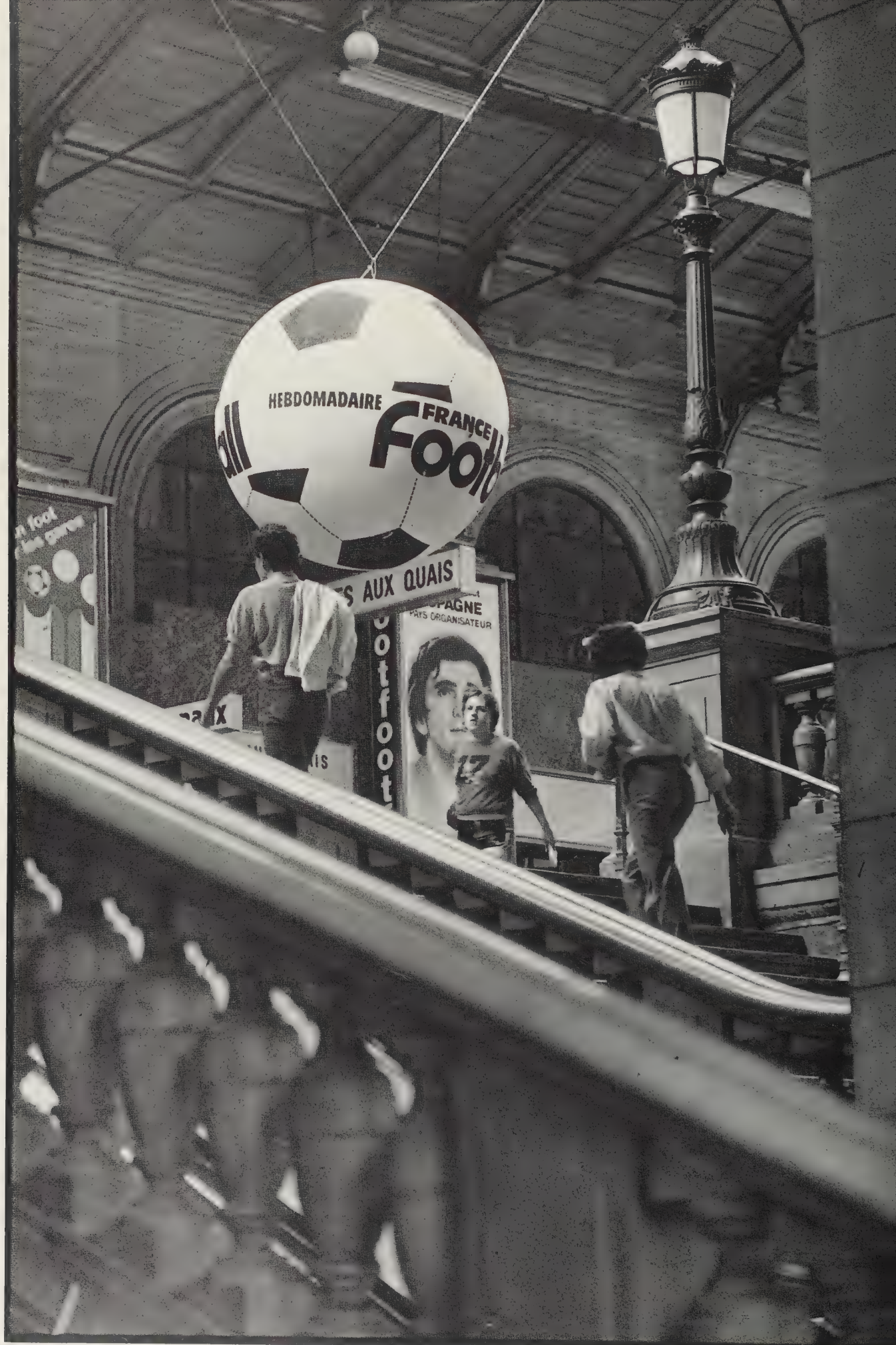
Gare d'Orsay





Paris-Nord









Paris-Est



is-Lyon

PLM
ET DE LA S N C F (REGION SUD-EST)
MORTS POUR LA FRANCE







Paris-Nord











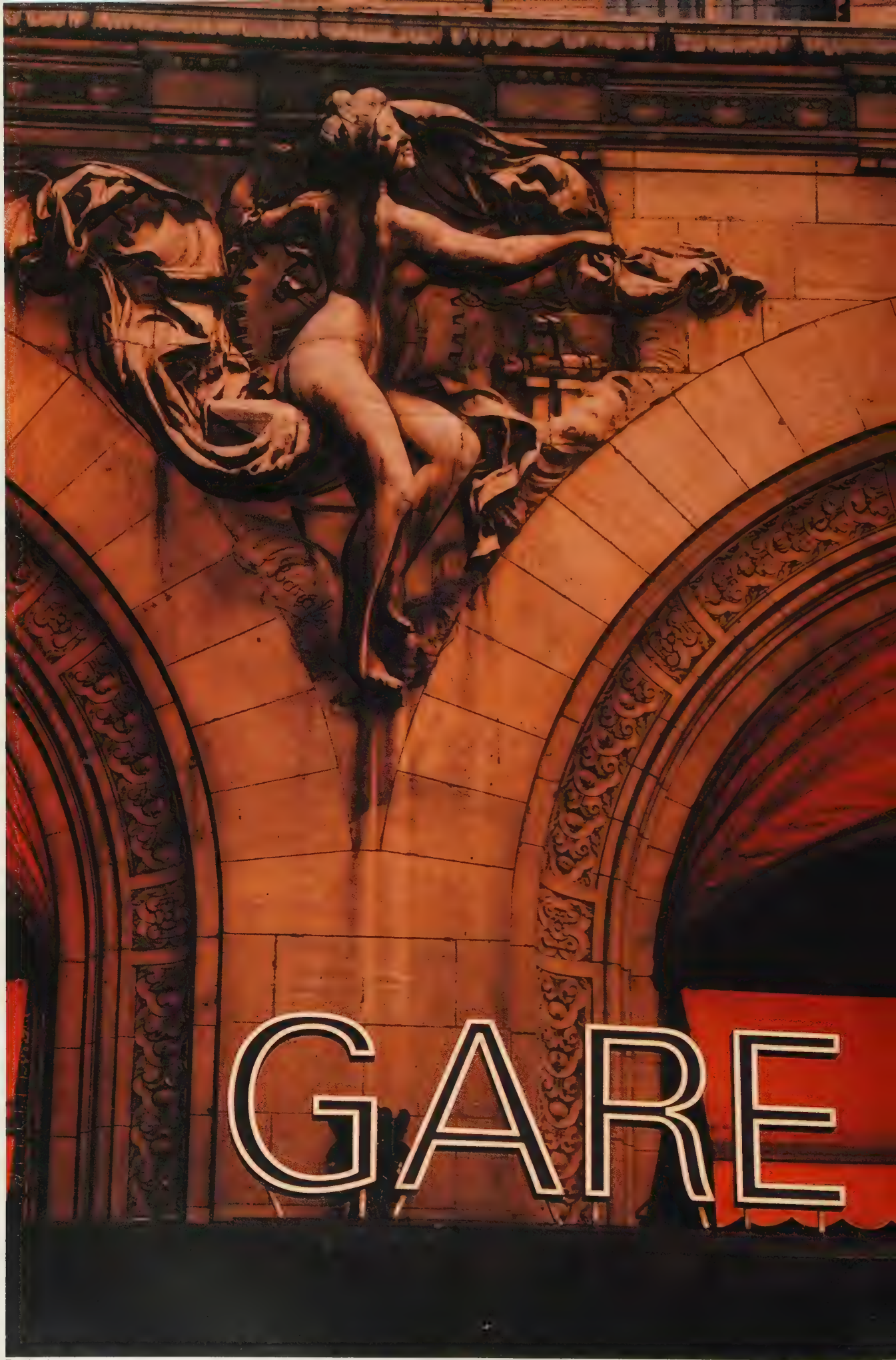






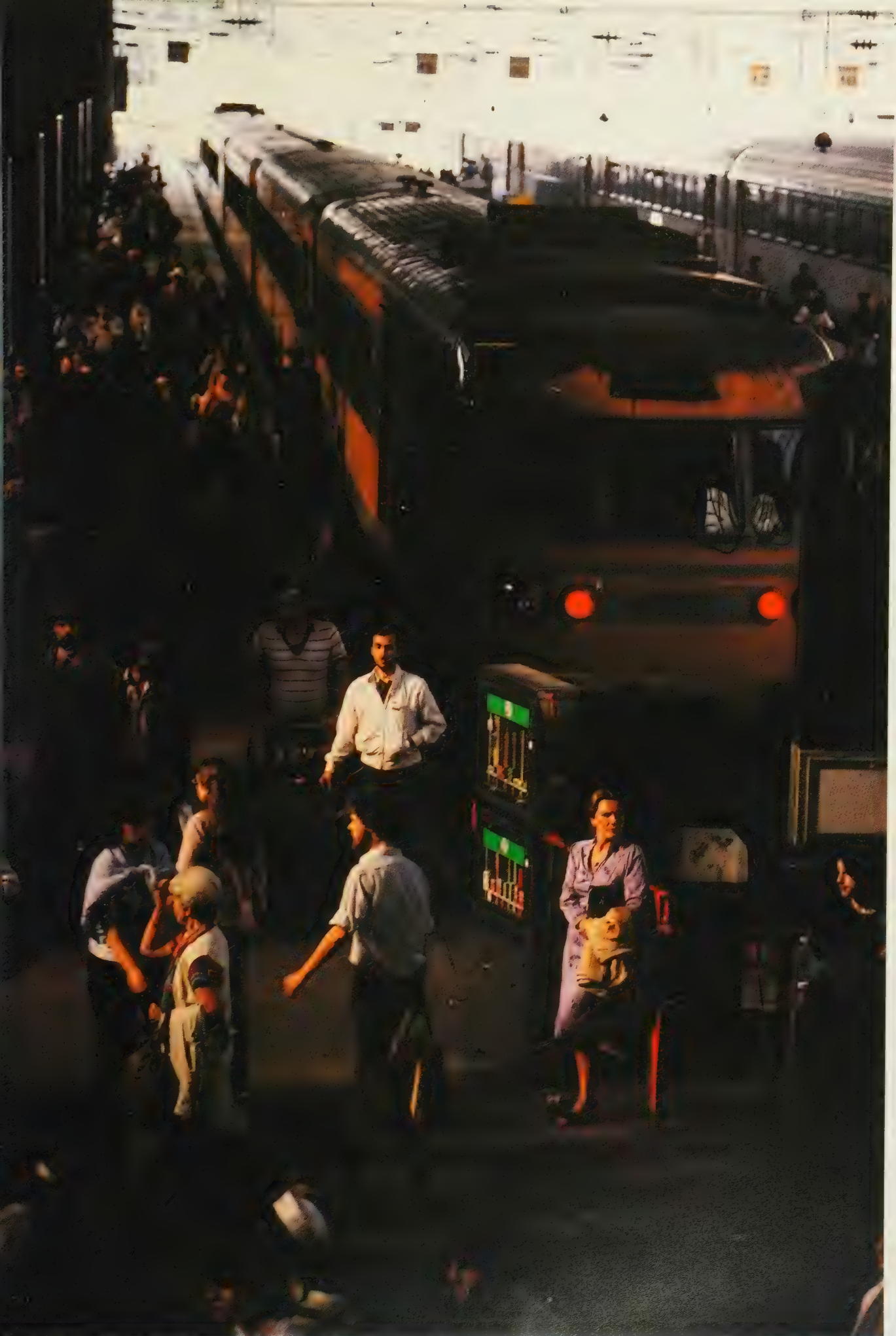
Paris Est















Paris-Saint-Lazare



Paris-Saint-Lazare





Paris-Nord





Paris-Montparnasse





Paris-Saint-Lazare



vient de naître
37.10.10







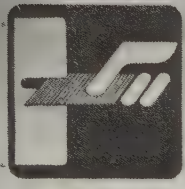






H

train



**PENSEZ A COMPOSTER
VOTRE BILLET
OU VOTRE TICKET DE QUAI**

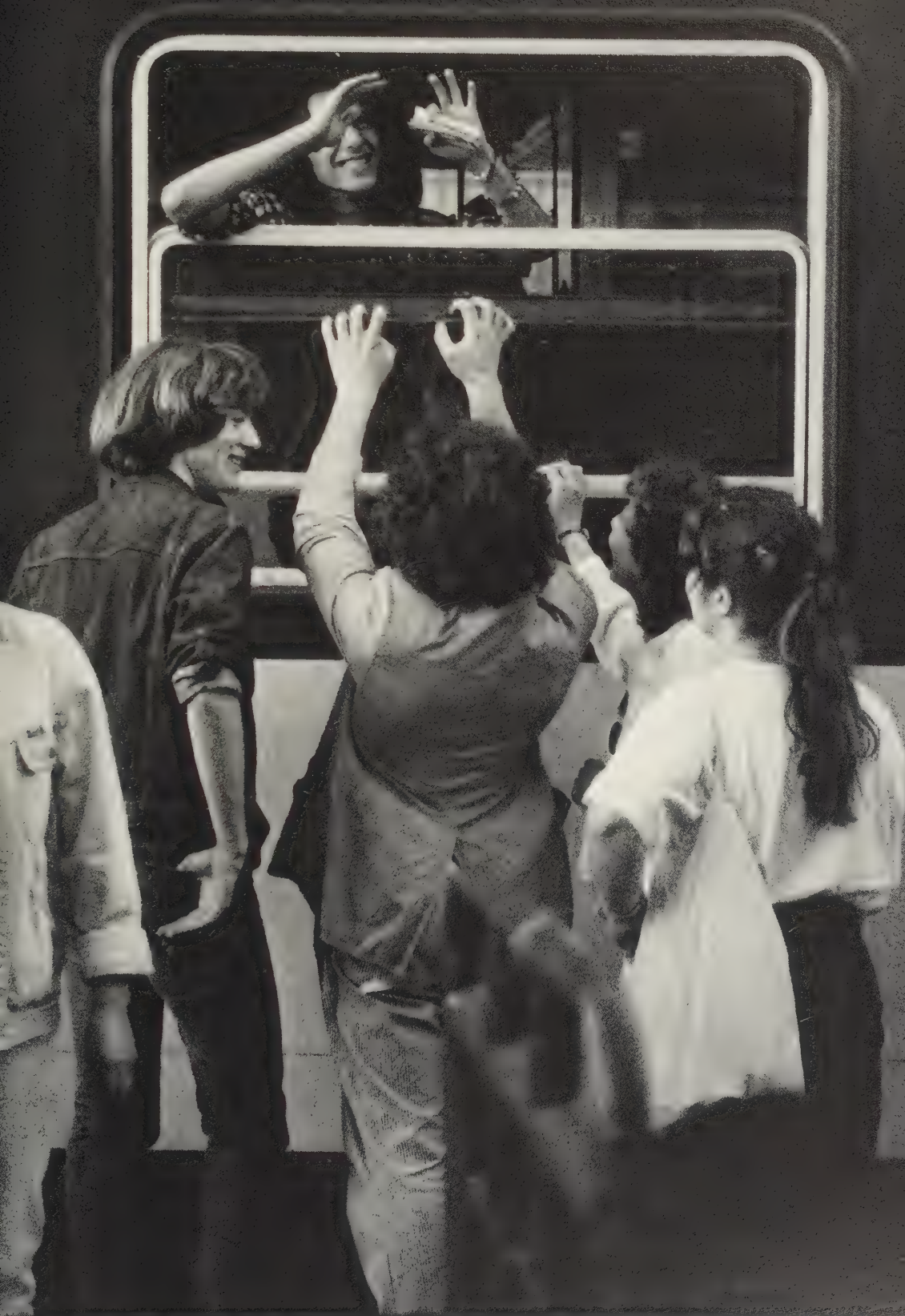


Paris-Lyon





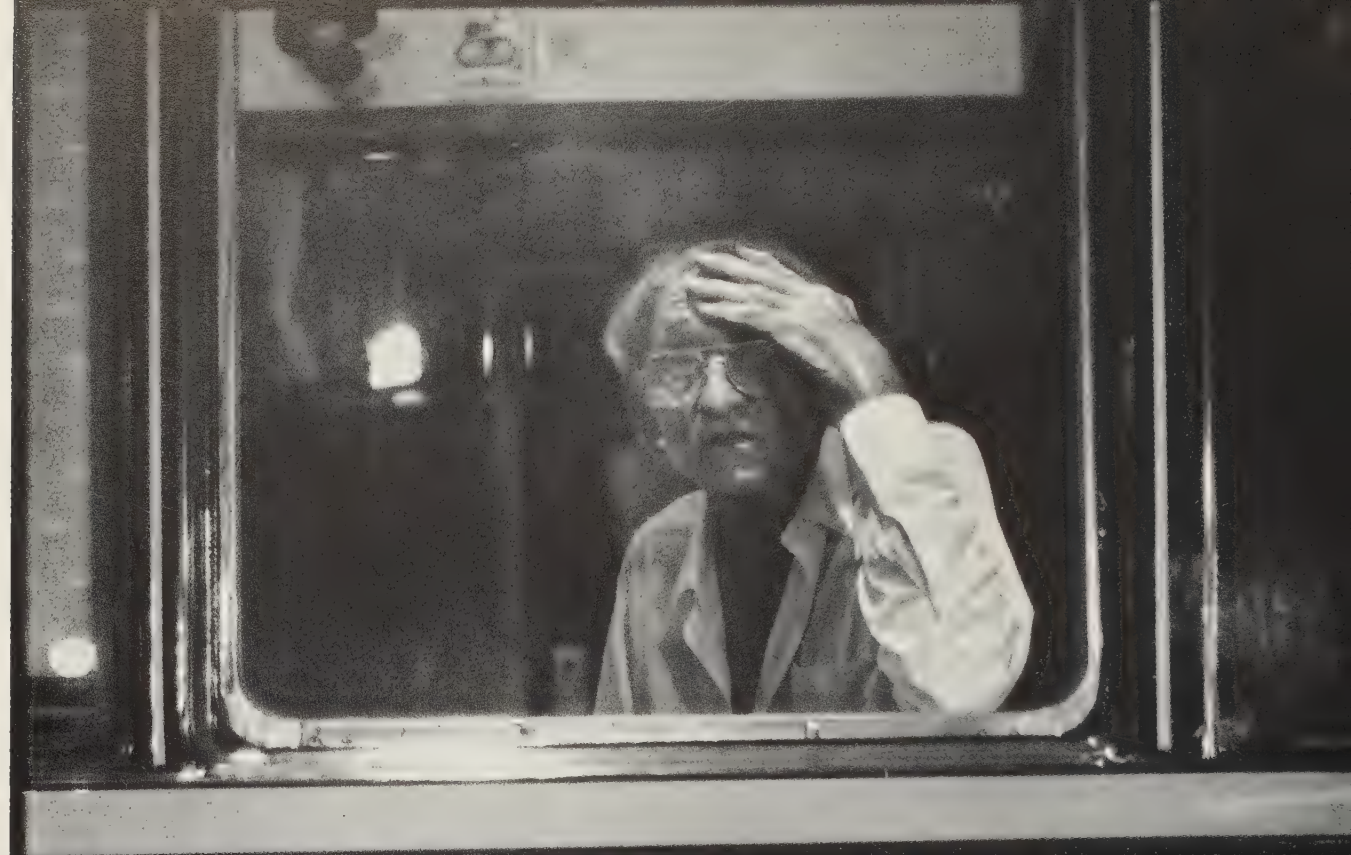
Paris-Lyon

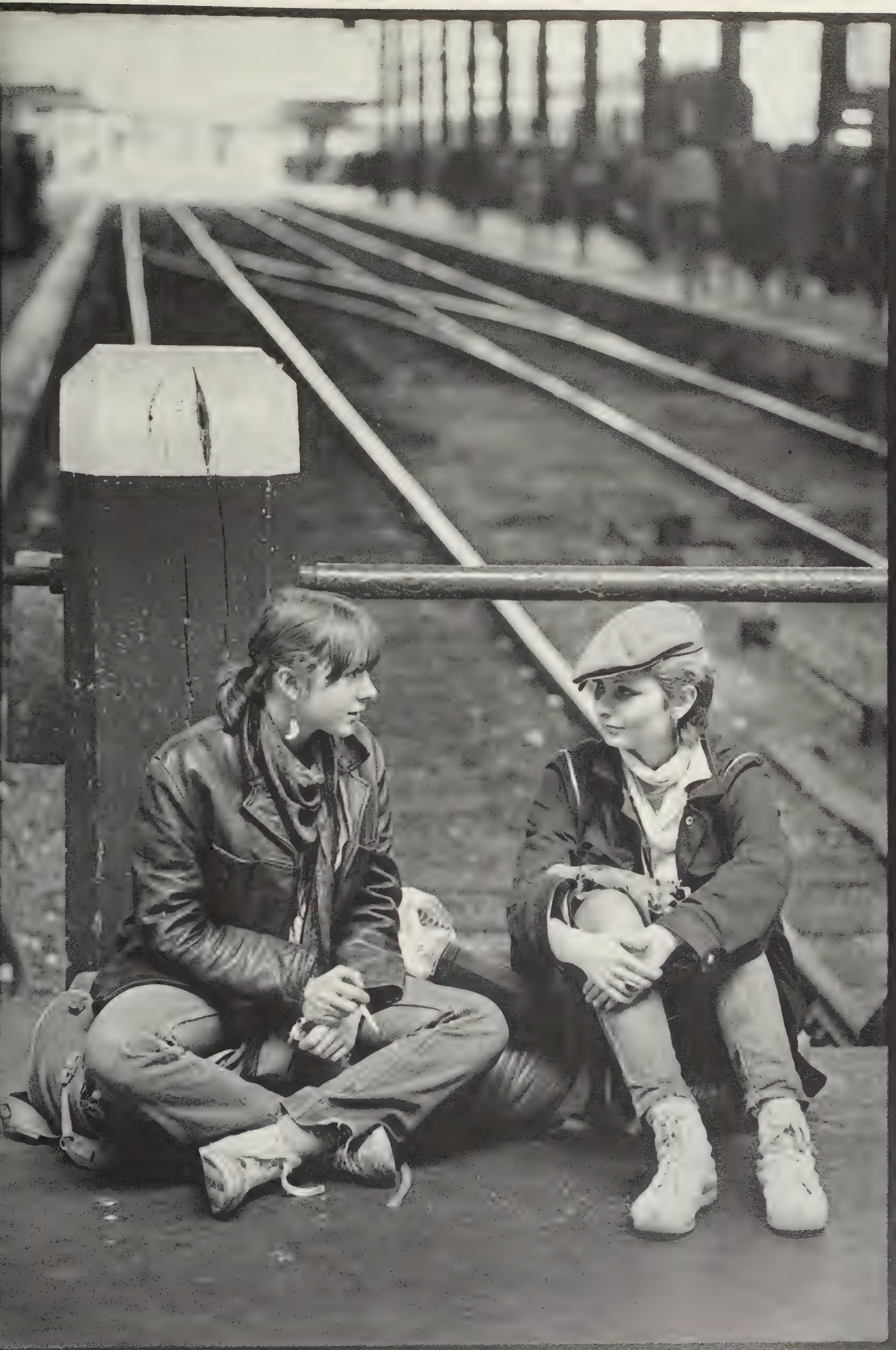




Paris-Austerlitz









Paris-Nord



Paris-Nord







Paris-Saint-Lazare



SNCF

essayez
la 1^{ère} CLASSE et
appréciez la différence

PARIS

-KÖLN-HANDOVER

-BERLIN-POZNAN

-WARSZAWA-BREITENBURG

MOSKOWA











Gare d'Auteuil



Fevrier-Mars 82

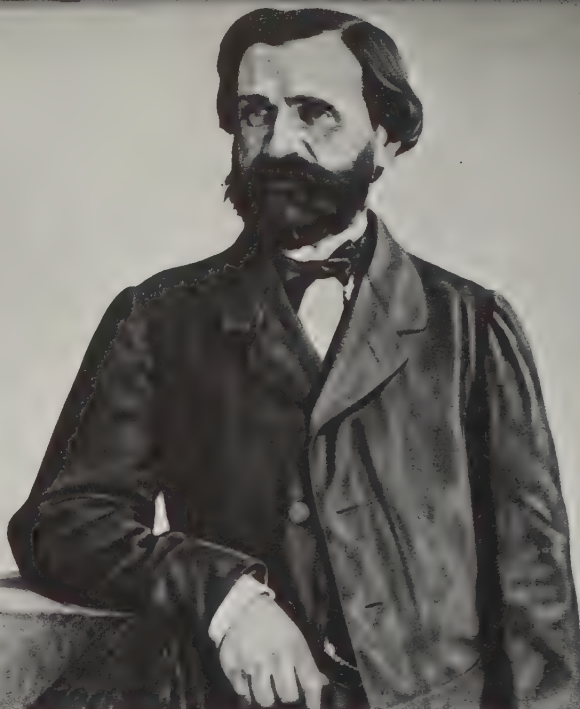
**CHATELET
E MUSICAL DE PARIS**

**SAISON VERDI
BETH/I MASNADIERI**
(les brigands)

**LA
ANI** (version concert)

NIEM
TRE PHILHARMONIQUE DE LILLE/
AUDE CASADESUS

OPÉRAS DE VERDI
A ARROYO/
TRE COLONNE/DANIEL LIPTON



BAL

et a

SORT
COUR DE
AUTOBUS







Paris-Saint-Lazare

Table des photographies

Gare de l'Est : couverture

Paris-Nord	p. 3
Paris-Saint-Lazare	p. 9
Paris-Est	p. 12. 13
Paris-Nord	p. 16. 17
Paris-Montparnasse	p. 21
Paris-Austerlitz	p. 24. 25
Paris-Saint-Lazare	p. 29
Gare d'Orsay	p. 33
Paris-Lyon	p. 37
Gare du Luxembourg	p. 41
Paris-Nord	p. 42. 43
Paris-Nord	p. 44
Paris-Est	p. 45
Paris-Austerlitz	p. 46. 47
Paris-Lyon	p. 48. 49
Paris-Lyon	p. 50. 51
Paris-Saint-Lazare	p. 52. 53
Paris-Austerlitz	p. 54
Paris-Saint-Lazare	p. 55
Paris-Austerlitz	p. 56
Paris-Nord	p. 57
Paris-Austerlitz	p. 58
Gare de Bécon-les-Bruyères	p. 59
Paris-Lyon	p. 60. 61
Paris-Est	p. 62
Paris-Lyon	p. 63
Gare d'Orsay	p. 64
Paris-Lyon	p. 65
Paris-Nord	p. 66. 67
Paris-Saint-Lazare	p. 68
Paris-Saint-Lazare	p. 69
Paris-Est	p. 70
Paris-Lyon	p. 71
Paris-Lyon	p. 72
Paris-Saint-Lazare	p. 73
Paris-Nord	p. 74. 75
Paris-Saint-Lazare	p. 76
Paris-Austerlitz	p. 77
Paris-Lyon	p. 78. 79
Paris-Lyon	p. 80
Paris-Lyon	p. 81
Paris-Est	p. 82. 83
Paris-Lyon	p. 84
Paris-Lyon	p. 85
Paris-Lyon	p. 86
Paris-Nord	p. 87
Paris-Saint-Lazare	p. 88
Paris-Saint-Lazare	p. 89
Paris-Saint-Lazare	p. 90. 91
Paris-Nord	p. 92
Paris-Est	p. 93
Paris-Montparnasse	p. 94. 95
Paris-Saint-Lazare	p. 96. 97
Paris-Est	p. 98
Paris-Lyon	p. 99
Paris-Nord	p. 100
Paris-Austerlitz	p. 101
Paris-Lyon	p. 102
Paris-Est	p. 103
Paris-Lyon	p. 104
Paris-Lyon	p. 105
Paris-Lyon	p. 106. 107
Paris-Austerlitz	p. 108. 109
Paris-Austerlitz	p. 110
Paris-Nord	p. 111
Paris-Nord	p. 112
Paris-Nord	p. 113
Paris-Saint-Lazare	p. 114
Paris-Nord	p. 115
Paris-Saint-Lazare	p. 116. 117
Paris-Nord	p. 118
Paris-Est	p. 119
Paris-Est	p. 120
Paris-Est	p. 121
Gare d'Auteuil	p. 122. 123
Paris-Saint-Lazare	p. 124
Paris-Lyon	p. 125
Paris-Saint-Lazare	p. 126

« Gares et Trains », sixième volume de la collection
« Le Piéton de Paris » a été achevé d'imprimer en septembre 1983
sur les presses de l'Union Parisienne d'Imprimeries
13, rue Yves-Toudic, 75481 Paris Cedex 10
pour les éditions ACE à Paris
La photogravure a été réalisée par Bussièrès, Paris
Tirages originaux par le laboratoire Publimod' Photo

Numéro éditeur : 0012
Numéro impression : 830554
Dépôt légal : 4^e trimestre 1983
Printed in France

Mise en pages de Jean-Claude FOURNET

Jacques Réda,
né à Lunéville le 24 janvier 1929,
est l'auteur de :

Amen (poèmes)

Récitatif (poèmes)

La Tourne (poèmes)

Les Ruines de Paris

L'Improviste, une lecture du jazz

PLM et autres textes

Hors les murs (poèmes)

Anthologie des musiciens de jazz

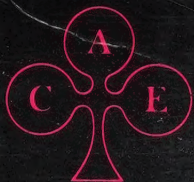
Résolument fonctionnelle et rigoureuse comme Montparnasse, ou bien orgueilleuses « cathédrales de l'humanité moderne » comme Saint-Lazare, Austerlitz, Lyon, Nord, Est ou Orsay, les grandes gares parisiennes sont autant le carrefour d'une circulation internationale que les témoins passionnants d'une époque.

Jacques REDA, écrivain et authentique piéton de Paris, trace de gare en gare, jusqu'à la Petite Ceinture, l'itinéraire d'un voyageur et de ses émotions.

Dans le même temps et avec sa sensibilité de reporter, Marc RIBOUD a photographié les gares parisiennes selon leur caractère et leur atmosphère.



En complément, Annie LORENZO a rédigé un petit guide pratique qui compose pour chacune des six grandes gares de Paris une carte d'identité.



EDITEUR

65 photographies en noir et blanc,

15 photographies en couleurs.

130 F